GDYNIA—WARSZAWA CZERWIEC 1934 CENA 50 GR.

ŚWIĘTO MORZA



WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK IV. CZERWIEC 1934. NR. 6-a.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 50. P.A.T. TEL. 687-23 i 233-53. KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR – OSKAR STEMPEL.





Po wspaniałej rozbudowie portu gdyńskiego następuje drugi etap realizacyjny – skierowania wysiłku twórczej woli na wytworzenie z Gdyni ośrodka handlowego o skali międzynarodowej.

I. Mościcki

AUTOGRAF PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ DLA „WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO"

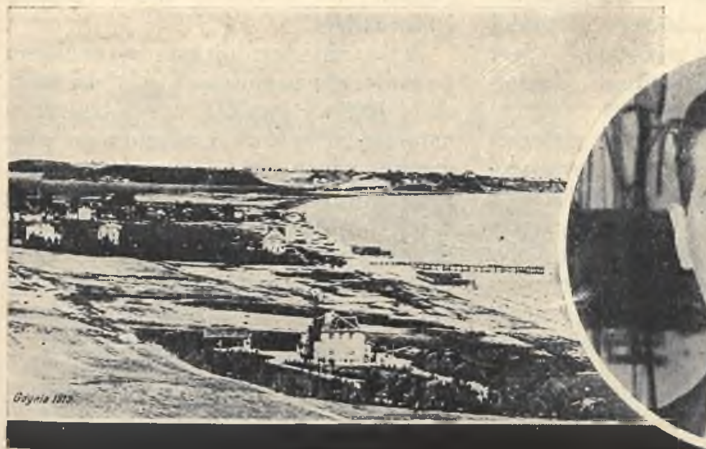
PREZES RADY MINISTRÓW



Morze jest czynnikiem, który łączy narody ze sobą, stwarzając jednocześnie dla każdego narodu warunki rozwoju jego sił żywotnych.

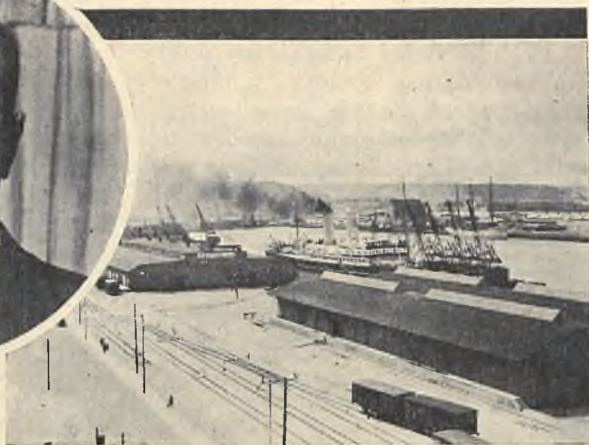
K. Bartel

Gdynia w roku 1913



Inż. EUGENJUSZ KWIATKOWSKI





Gdynia w roku 1933

Prawo ruchu przeciwko prawu bezwładności

SKUTKI wielkiej wojny światowej biją dotychczas falami w fundamenty życia zbiorowego ludzi; uderzają kolejno, z coraz większą mocą, w same podstawy gospodarcze i polityczne, na których zbudowane zostało życie kilku ostatnich pokoleń. Obecny kryzys ekonomiczny jest jedną z tych fal, najpotężniejszą i najgroźniejszą zarazem. Jego niszczycielskie działanie, obejmując cały świat, stwarza niezwykłe paradoksy bytu.

Jak nigdy przedtem rozbudowane zostały środki produkcji, a równocześnie ludzie cierpią największą nędzę i braki; pomnożyły się obficie zapasy złota, a zabrakło go dla organizacji pracy i wymiany; wzrosła znakomicie ilość dostępnych surowców, wzrosła produkcja środków spożywczych, powstały nowe, sprawne i szybkie, urządzenia komunikacyjne, istnieją niezaspokojone olbrzymie potrzeby konsumpcyjne, istnieje głód pracy, a wszystkie te nadmiary i wielkie braki nie mogą znaleźć dróg i form wyrównania się.

Prawo bezwładności ogarnia cały świat i sieje nowe spustoszenia. Program wynikający z prawa bezwładności — to defenzywa. Zaskorupiają się poszczególne organizmy społeczne, zamykają się szczelnie granice wielu państw przed ruchem towarów, ludzi, myśli, pieniędzy, pragnąc obronić swój „stan posiadania".

Ten program defenzywy, program oparty o prawo bezwładności w każdym razie nie może być wystarczający dla państwa młodego, organizującego się, przebudowującego podstawy i elementy własnego życia, pokładającego wszystkie swoje nadzieje raczej w przyszłości, niż w teraźniejszości; a takiem państwem jest niewątpliwie Polska.

Rozporządzamy małym zasobem wartości statycznych, ale za to wielką ilością wartości dynamicznych.

Mamy wielki przyrost ludnościowy, który nie może się już wyładować na zewnątrz; rozporządzamy bogactwem surowców agrarnych i przemysłowych, których wartość bez wkładu nowej, wyższej i zorganizowanej pracy ludzkiej jest znikomo mała; mamy potrzeby konsumpcyjne, których zaspokojenie odbiega w sposób jaskrawy od norm europejskich; od wydmy piaszczystej na nieuregulowanej rzece po zewnętrzną formę chaty chłopskiej, od zapadłej drogi aż po mechaniczne urządzenie fabryki — wszystko wymaga wkładu długoletniej, cierpliwej i konsekwentnej pracy i przebudowy.

Dlatego dla nas program defenzywy, program oparty o prawo bezwładności jest nie do przyjęcia. Odwrotnie, musimy krok za krokiem, zagadnienie za zagadnieniem stwarzać możliwości wewnętrznej i zewnętrznej ekspansji, ruchu i ofenzywy.

Gdybyśmy skierowali swój wzrok szczególnie na sprawy gospodarcze, gdybyśmy zrozumieli sens przetasowania wartości, to zrozumielibyśmy również jasno, dlaczego w naszym programie zagadnienie handlu wogóle, a handlu morskiego w szczególności musi zająć dominujące stanowisko. Jedno zjawisko jest tu uderzające. Każdy producent jest związany ze swym warsztatem pracy nierozerwalnie i niezależnie, czy dana produkcja przynosi mu chwilowo zysk czy stratę. Nie ulega dziś dyskusji, że wielka część warsztatów rolnych pracuje współcześnie z deficytem. Deficyt ten niszczy w pierwszym rzędzie producenta, ale produkcja sama istnieje nadal. Podobnie przemysłowiec musi wykonać określony program produkcyjny, a gdy dla części swej wytwórczości nie znajdzie korzystnego rynku zbytu, musi oddać towar ze stratą. Inaczej kształtuje się to samo zjawisko w handlu. Tranzakcje, któreby zasadniczo miały przynieść straty, muszą zaginąć czy zamrzeć. Handel podlega naciskowi kryzysu w formie redukcji obrotów, ale tylko te obroty mogą dochodzić trwale do skutku, które przynoszą zysk. Rolnictwo i handel zarezerwują też na zawsze najwięcej pola dla czystej, indywidualnej inicjatywy prywatnej.

Jest znanem zjawiskiem w wielowiekowej przeszłości obcej i naszej, że — gdy produkcja podlegała różnym wahaniom i kryzysom — handel zawsze akumulował najwięcej bogactwa i stawał się fundamentem dobrobytu społecznego. Narody, które związały swoje wysiłki z handlem morskim, tak długo, jak długo były wierne temu właśnie programowi, były bogatsze gospodarczo i potężniejsze politycznie od narodów, które rozporządzały wielką produkcją lub zasobami surowców.

Wszystkie te zasady znalazły również pouczające potwierdzenie w Polsce współczesnej. Gdy *polska Gdynia* stała się nietylko symbolem naszych uczuć morskich, nietylko pomnikiem święta zjednoczenia ziem polskich i odzyskania Pomorza, ale i realnym instrumentem niepodległości gospodarczej, rzetelnym wyrazem konkretnej polityki morskiej, to niebawem okazało się, że nawet wbrew kryzysowi, nasza mała granica morska stała się wcieleniem programu gospodarczej ofenzywy, programem prawa ekspansji i ruchu. Granice lądowe stały się bezwładne, a granica morska zogniskowana w Gdyni i w Gdańsku, wykazała żywotną aktywność. Gdy w r. 1922 z całego zewnętrznego obrotu towa-

rowego Polski tylko 7% przeszło przez granicę morską, to w jedenaście lat później wyładowało się tu 70% sumarycznego obrotu towarowego.

Prohibicyjna i autarkiczna polityka gospodarcza świata redukuje z roku na rok obroty towarowe. Ale w najbardziej zredukowanych możliwościach jest zawsze dość miejsca dla ekspansji polskiej. Handel światowy — jest najznakomitszą akademją życia i mózgów ludzi. Handel jest najskuteczniejszym akumulatorem bogactwa narodowego. Handel — otoczony opieką państwa — jest najwydajniejszem źródłem dochodów budżetowych.

A budżet państwowy jest najrealniejszym miernikiem mocarstwowości. Tu w zetknięciu ziemi polskiej z polskiem morzem, tu — w tem wszystkiem, co zamyka się w słowie Gdynia, leżą ważne elementy, które umożliwia przebudowanie dawnej, zniszczonej i wycieńczonej ekonomicznie Polski, na państwo silne, bogate i niezawisłe.

A że najistotniejszym warunkiem powodzenia narodowej polityki morskiej jest wytrwałość w realizowaniu ustalonych celów i ustalonego programu, przeto wytrwajmy z uporem i świadomością na tej reducie polskiej, która się zwie Gdynią, wbrew chwilowym trudnościom, wbrew kryzysowi, nawet wbrew możliwościom zejścia na drogę mniejszego oporu.

Dr. FRANCISZEK DOLEŻAL
Podsekretarz Stanu.

Rola Gdyni w dobie kryzysu



TRUDNO jest dziś mówić lub pisać o morzu, nie powtarzając słów lub myśli, wygłoszonych z okazji dawniejszych uroczystości morskich. Pomimo to należy może podkreślić z okazji obecnego „Święta Morza", a w piątym roku trwania wielkiej światowej niemocy gospodarczej, fakt, iż bez odpowiedniego rozwoju swych narządów morskich Polska nie byłaby w możności zwalczania w równym stopniu kryzysu ekonomicznego tak, jak to czyni obecnie.

Istotnie bez rozbudowy przez Rządy pomajowe portu w Gdyni, bez tworzenia własnej floty handlowej, bez powiązania Polski licznemi linjami żeglugowemi z dalekiemi rynkami zamorskimi, Polska nie byłaby w możności przerzucić w przeważającej mierze swego handlu zagranicznego z granicy lądowej na granicę morską, uniezależnić swój wywóz od niekorzystnej dlań sytuacji w krajach sąsiedzkich, znaleźć rynki zastępcze dla produktów, których teren dotychczasowego wywozu został zmniejszony przez oddziaływanie światowego przesilenia gospodarczego i wreszcie pozyskać nowe terytorja dla ekspansji handlowej Polski.

Ostatecznym rezultatem tej polityki morskiej Rządu naszego jest



Dr. Franciszek Doleżal

fakt wzrostu znacznego w r. 1933 i w ciągu 5-ciu miesięcy b. r. w porównaniu z r. 1932 naszego handlu zagranicznego we wszystkich jego przejawach.

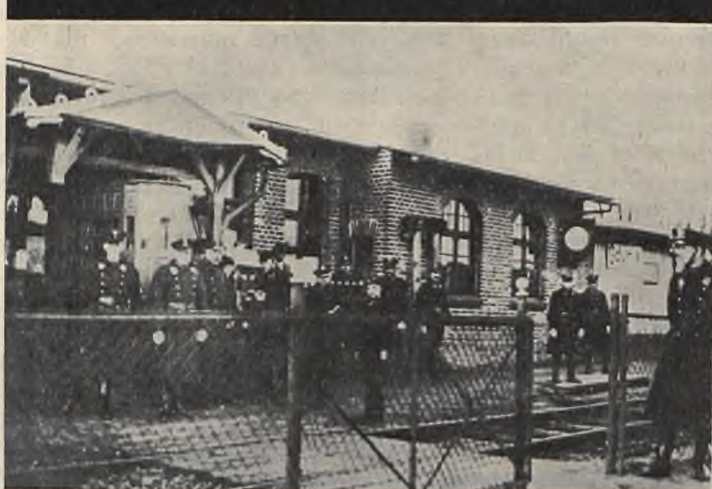
Wzrost ten znaczny ujawnia się więc w dziedzinie przywozu, co świadczy o normalnej chłonności naszego gospodarstwa narodowego i jego ożywieniu, ujawnia się równocześnie w dziedzinie naszego wywozu, co świadczy o sprawności naszego aparatu handlowego i wreszcie w ostatnich 5-ciu miesiącach ujawnia się we wzroście salda dodatniego bilansu handlowego w porównaniu z r. ubiegłym.

Dodatnim tym wynikom handlu zagranicznego odpowiada powolny, ale stały wzrost wskaźnika produkcji.

Podkreślić należy, iż znaczny ten wzrost obrotu handlu zagranicznego Polski odbywa się na tle wydatnego zmniejszania się obrotów handlu światowego, który w pierwszych 4-ch miesiącach tego roku uległ dalszemu skurczeniu.

Wobec tych dodatnich wyników główną naszą troską winno być dalsze udoskonalanie naszego aparatu handlu zagranicznego obok potanienia kosztów produkcji, a przedewszystkiem udoskonalenie naszych zarządów polityki i wymiany morskiej.

Stary dworzec

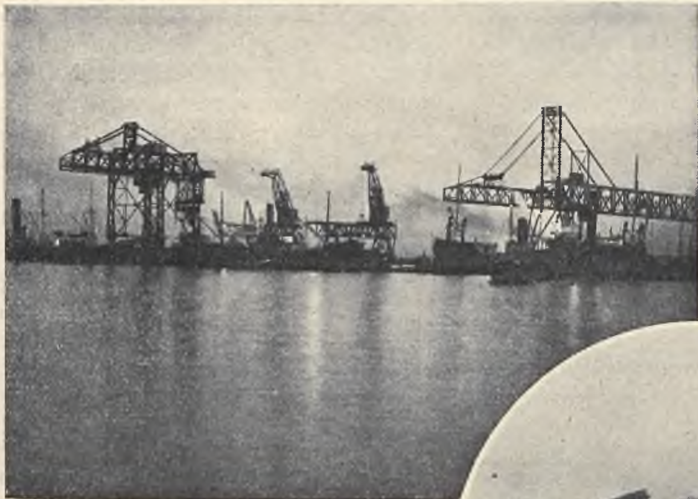




Nowy dworzec

M. SOKOŁOWSKI
Dyrektor Departamentu Handlowego
Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Trzymajmy się morza







ZDANIE, którem zatytułowałem niniejszy artykuł, użył w swoim czasie Stanisław Staszyc, pisząc o znaczeniu morza dla życia gospodarczego narodu i państwa.

Testament ten Polska współczesna przejęła w zupełności, widząc w nim jedno z naczelnych wskazań dla swego bytu ekonomicznego i jego rozwoju.

Polska jako mocarstwo, dzięki posiadaniu własnego niezależnego dostępu do Bałtyku, ma zapewnioną swobodną drogę na szeroki świat i planowo rozbudowuje drogi dla swego handlu morskiego.

Kiedy jeszcze przed pięciu laty, a mianowicie w roku 1929 obroty handlowe Polski dokonywały się w 58% przez granice lądowe Rzeczypospolitej, a przez porty polskie Gdańsk i Gdynię tylko w 42% — to już w roku 1933 obroty towarowe przez Gdańsk i Gdynię wyniosły około 70%, a przez granice lądowe państwa zaledwie 30%.

Z tych kilku danych liczbowych widzimy, jak wielkie znaczenie ma dla Polski nasza niewielka granica morska i jak rozumnie i celowo jest ona przez życie gospodarcze Rzeczypospolitej wykorzystywana.

Zjawisko to jest całkiem naturalne, ponieważ morze jest tym właśnie wolnym traktem świata, przez który dokonywa się swobodny handel między narodami.

Pomimo, że już dzisiaj 70% obrotów towarowych państwa naszego dokonywuje się przez porty polskie — zadania nasze na morzu nie zostały jeszcze wyczerpane. Pozostaje nadal dużo do zrobienia. Musimy bardziej jeszcze umocnić się na naszem wybrzeżu. Gdynia ma stać się dużem miastem i to miastem nietylko portowem, ale i handlowem. Wielkie firmy importowo-eksportowe, przemysł, giełdy towarowe, bankowość, obsługa konsularna, połączenia okrętowe linij regularnych, zarówno towarowych jak i pasażerskich — wszystko to musi tam być, aby port mógł dobrze i racjonalnie pracować. Rozbudowa wolnych stref celnych również ma podstawowe znaczenie dla utrwalenia i ugruntowania naszego stanu posiadania na morzu.

Możemy sobie z dumą powiedzieć, że swoją polityką morską prowadzimy dobrze i celowo, wyzyskując dostęp do Bałtyku, ale jednocześnie musimy również pamiętać, że czeka nas na tym odcinku duża praca i że w pracy tej, tak jak dotąd i nadal brać musi żywy udział całe społeczeństwo.

„Święto Morza" powinno być dla społeczeństwa tym właśnie aktem niezłomnej siły i woli „trzymania się morza".



Stara szkoła ludowa



Nowa szkoła powszechna

Inż. JULJAN GINSBERT.

Brońmy naszego morza



CAŁA POLSKA—jak długa i szeroka — rozumie już, że dalszy jej byt i dobrobyt zależy od morza. Tędy wiedzie droga w świat dla produktów, pracy polskiego inżyniera, przemysłowca, rzemieślnika czy robotnika, — tędy przybywają potrzebne nam surowce i towary. Bez morza niemasz prawdziwej wolności — jak to jeszcze w XVII wieku rozumni Polacy pisali.

Jednakże zasadniczym błędem, popełnianym przez nas często, jest przy wysuwaniu na pierwszy plan działalności morsko-gospodarczej, zupełne pomijanie spraw z obroną morza związanych. Świadczy to wprawdzie bardzo chwalebnie o naszej miłości pokoju i chęci współpracy z sąsiadami, ale dowodzi też z drugiej strony daleko idącej lekkomyślności. Naród rozbrojony to wszak w dzisiejszej dobie bynajmniej nie przykład godny naśladowania, a tylko gratka dla zaborczo usposobionego napastnika.

Wielu ludziom w Polsce wydaje się, że marynarka wojenna służy do obrony wybrzeży. A że wybrzeży tych mamy mało, więc zasadniczo siła zbrojna na morzu jest nam niepotrzebna, względnie potrzebna w bardzo małym zakresie.

W twierdzeniu tem tkwi wielki błąd. Po pierwsze marynarka broni nietylko wybrzeży, ale broni właśnie całego kraju, narówni z armją lądową. Broni ona dróg komunikacyjnych, których przecięcie grozi klęską państwu i narodowi. Jest ono bowiem niczem innem, jak ofenzywą strategiczną na środki egzystencji danego kraju, ofenzywą dążącą do wygłodzenia narodu i pozbawienia go możności prowadzenia wojny obronnej. Kraj, który dopuści do przecięcia swoich komunikacyj morskich, może się zgóry uważać za zwyciężony.

Długość wybrzeża nigdy sama nie stanowiła o sile floty i jej składzie taktycznym. Gdyby tak było, państwo takie, jak Norwegja, musiałoby mieć flotę conajmniej równą francuskiej, a znacznie silniejszą od niemieckiej. Natomiast Rosja sowiecka mogłaby się wyrzec zupełnie floty bałtyckiej. Jeśli tak nie jest, to dlatego, że nie długość wybrzeża, ale konjunktura polityczna i znaczenie, jakie wybrzeże to dla kraju i jego bezpieczeństwa posiada, grają tu główną rolę, nie zaś prosta cyfra kilometrów, wybrzeże to reprezentujących. Małe wybrzeże dla wielkiego jak Polska kraju, posiada stokroć większą wartość, niż wielkie wybrzeże dla innego. Tędy bowiem Polska oddycha, tędy soki żywotne ciągnie. Im krótsza linja brzegowa, im mniej na niej portów, — tem więcej wzrasta znaczenie tego wybrzeża, tem czujniejszej wymaga straży.

Wybrzeża nie można też porównywać do granicy lądowej, a tembardziej do frontu strategicznego, którego wojsko lądowe bronić musi. Nie chodzi bowiem tylko o utrzymanie wybrzeża w swoim ręku i odparcie nań najazdu nieprzyjaciela, ale o utrzymanie otworem bramy w świat, o swobodę komunikacyj morskich. Aby to osiągnąć, trzeba wypłynąć w dal — a do tego potrzebna jest właśnie flota wojenna.

Wybrzeże i porty posiadają o tyle znaczenie, o ile są właśnie tą bramą, przez którą okręty swobodnie wypływać — inne zaś wpływać mogą. Twierdze nadbrzeżne czy małe okręty obrony wybrzeży tego celu wywalczyć i zabezpieczyć nie zdołają. Najpotężniejsze baterje najliczniej rozsiane miny — mogą wprawdzie trzymać przeciwnika zdala od brzegu, — ale nie potrafią wyprowadzić na morze czy doprowadzić do portu ani jednego okrętu z niezbędnemi surowcami czy towarami, z materjałem wojennym czy artykułami pierwszej potrzeby. A przecież wojna jest dziś obliczona raczej na zużycie ekonomiczne.

Chodzi więc nie o obronę wybrzeża z tegoż wybrzeża, ale o zabezpieczenie przy pomocy floty naszych dróg komunikacyjnych — chodzi o naszą wolność morską. Tak jak wojsko lądowe nie broni samego handlu czy przemysłu, ale całego państwa i narodu, aż do ostatniego obywatela — tak samo marynarka wojenna nie jest stworzona dla obrony skrawka wybrzeża, czy marynarki handlowej, a nawet kolonij zamorskich. Zadaniem jej zapewnić krajowi bezpieczeństwo i swobodę, łączność ze światem i ze sprzymierzeńcami. Obojętnem jest wówczas, czy na końcu szlaku morskiego leżą własne kolonje czy obce kraje — grunt, aby szlak ten wolnym pozostał.

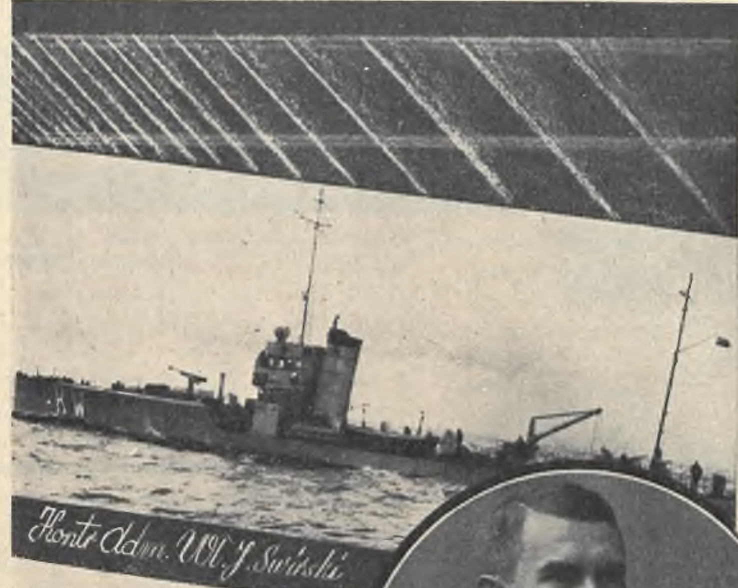
Aby zaś flota wojenna mogła nam ową nieocenioną wolność morską zapewnić, aby samą swą obecnością stała się hamulcem wrogich zakusów, a zatem gwarancją pokoju — musi być ona odpowiednio silna. Nie znaczy to, aby musiała być koniecznie większa od floty któregoś z państw sąsiednich. Ale składem swym i sprawnością bojową przedstawiać musi zorganizowaną i poważną siłę. Ludzie bez okrętów niczego tu nie wskórają, aleć znów walczą nie okręty, lecz ludzie. To też nawet nieliczna, ale dobrze wyszkolona i ufna w powodzenie dobrej sprawy flota — potrafi cudów dokonać. A już w czasie pokoju staje się ona potężnem narzędziem w rękach świadomych jej wartości polityków, — staje się najwidoczniejszym czynnikiem siły i suwerenności, korzystnych przymierzy, najlepszym środkiem do walki z bezrobociem, stąd zaś czynnikiem pokoju i dobrobytu. I właśnie — nie dopiero bogate kraje zdobywały się na stworzenie marynarki wojennej, a wręcz przeciwnie, biedne, tworząc siłę zbrojną na morzu, szybko się bogaciły. Te zaś, które swego państwa morskiego bronić zaniedbały — ginęły bez rachunku. A więc posiadanie silnej floty wojennej nie jest w Polsce zagadnieniem wyłącznie wojskowem, ale narodowem — obchodzącem żywo każdego obywatela. Stworzenie takiej floty nie leży wcale poza możliwościami 33 miljonowego narodu. Wystarczy świadomość potrzeby i chęć czynu. Fundusz Obrony Morskiej ma być chęci tej i świadomości sprawdzianem. A dzień Święta Morza — dniem nie pustych haseł, ale twórczego czynu.

Niema Polski bez morza, a niema morza bez floty wojennej — oto prawda, którą każdy obywatel rozumieć powinien.



SILNA · FLOTA · OSTOJĄ · POLSKI ·





Kontr. Adm. Wł. J. Świrski









Kontr. Adm. J. Unrug









Z lewej: Kom. S. Frankowski, dow. obr. wybrz. mor.
Z prawej: Kom. E. Solski, szef szt.

ZŁÓŻ · GROSZ NA F.O.M



Instytut Handlu Zamorskiego.

Dąb Napoleona.





Szkoła Morska.

Mgr. Pr. FR. SOKÓŁ

Komisarz Rządu m. Gdyni

O rozbudowie portowego i rozwoju miasta Gdyni



Gmach Żeglugi Polskiej.

Historyczny rzut oka na rozwój Gdyni

ROZPORZĄDZENIEM Ministra Spraw Wewnętrznych gmina wiejska Gdynia w roku 1926 została podniesiona do godności miasta portowego.

Obszar administracyjny właściwej gminy Gdynia obejmował w 1925 roku 638 ha. W chwili przekształcenia gminy na miasto obszar administracyjny wzrósł do 1063 ha. Żywiołowy rozwój miasta powoduje, że w roku 1930 i 1933 widzimy nowe powiększenie obszaru administracyjnego miasta Gdyni. Dziś obszar ten obejmuje 3094 ha. W najbliższej przyszłości gmina powiększy się przez przyłączenie Redłowa, Orłowa i Małego Kacka.

W roku 1921 ludność Gdyni, złożona z rybaków i rolników, liczyła 3164 osoby, w chwili przemianowania Gdyni na miasto ludność wzrosła do 8 tys. ludzi, drugi spis ludności w roku 1931 zastaje 33.498 osób, a obecnie posiadamy w Gdyni przeszło 47.000 mieszkańców. Z chwilą przyłączenia do Gdyni obszarów, o których wspomniano powyżej, skupienie ludności portowego miasta dobiegnie 60.000 ludzi.

Rozbudowa portu gdyńskiego posiadała planowe i mocne podstawy pod względem finansowym, a także jednolite i odpowiedzialne kierownictwo, miasto zaś początkowo budowała elita gminy wiejskiej, a później nowo powstały samorząd, złożony z przedstawicieli rybaków, robotników i częściowo z płynnej, nieustabilizowanej ostatecznie w nowem mieście, inteligencji. Pozatem na potrzeby rozwijającego się miasta nie było pieniędzy i nie było komu opracować planów rozbudowy miasta, oraz planów sfinansowania tej rozbudowy.

W roku 1928 żywiołowy rozwój portu powoduje konieczność przystąpienia do budowy miasta w sposób radykalny.

Następuje w Gdyni okres amerykańskiego tempa pracy nad przeprowadzeniem najniezbędniejszych zrębów miasta.

W krótkim czasie w terminach od 60 do 120 dni roboczych zostały zbudowane urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne. Ułożono najgłówniejsze ulice wiążące miasto z portem, przeprowadzono elektryfikację miasta i najbliższej okolicy, oraz wzniesiono 8 objektów szkolnych i kilka niezbędnych budynków administracyjnych. Społeczna konieczność zmusiła zarządy miasta do wzniesienia szeregu budynków mieszkalnych dla urzędników miejskich oraz dla rybaków, którzy zostali pozbawieni swych siedzib przez wywłaszczenie ich sadyb i terenów pod potrzeby portu.

Obecnie Gdynia posiada około 40 klm. ułożonej jezdni i przeszło 50.000 m^2 chodników. Sieć kanalizacyjno-wodociągowa i deszczowa wynosi przeszło 100 klm., a mianowicie sieć wodociągowa 65 klm., kanalizacji sanitarnej 20 klm., deszczowej przeszło 11 klm.

Miejskie Zakłady Elektryczne zelektryfikowały całą sferę interesów mieszkaniowych miasta, która obejmuje przeszło 18 klm^2 przestrzeni przy pomocy sieci wysokiego napięcia 46 klm. (15.000 voltów) sieci niskiego napięcia 85 klm. i ciesi oświetlenia uliczengo 52 klm (w załączeniu do niniejszych informacyj znajduje się pełniejsze oświetlenie zagadnienia elektryfkacji i urządzeń wodociągowych).

Ponieważ Gdynia rozrzucona jest na bardzo dużej przestrzeni (około 15 klm.) koniecznem było uruchomienie komunikacji osobowej. Zadanie to zostało powierzone Miejskiemu Towarzystwu Komunikacyjnemu, które przy pomocy trakcji autobusowej wiąże poszczególne dzielnice miasta. Towarzystwo Komunikacyjne w Gdyni zostało oparte na błędnych podstawach gospodarczych i ulega dzisiaj przekształceniu w celu potanienia kosztów eksploatacji poszczególnych linij. Trzeba jednak z naciskiem podkreślić ogromne trudności w zrównoważeniu kosztów i wydatków przedsiębiorstwa komunikacyjnego, które zmuszone jest obsługiwać wszelkie przestrzenie miasta bez dostatecznej stałej frekwencji pasażerów.

W dziedzinie oświatowej zarząd miasta wybudował 8 objektów własnych dla szkolnictwa powszechnego. Pozatem miasto dzierżawi 4 objekty dla tegoż szkolnictwa. W 7 szkołach powszechnych kształci się około 6.000 dzieci. Przedszkola i szkoły średnie mieszczą się bądź w lokalach wydzierżawionych, bądź też w gmachach różnych instytucyj społecznych. Szkolnictwo zawodowe posiada własne gmachy wzniesione przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Na odcinku potrzeb oświatowych czeka zarząd miasta pokonanie ogromnych trudności. Dość zaznaczyć, że w 3 latach będziemy posiadali w wieku szkolnym przeszło 12.000 dzieci a w wieku przedszkolnym około 5.000.

Wobec tego, że Gdynia jest siedliskiem bardzo młodego elementu proletarjackiego, bezwględną koniecznością jest budowa szeregu domów ludowych oraz świetlic w celu pro-

wadzenia wytężonej akcji oświaty pozaszkolnej. Akcji tej dzisiaj odpowiednio rozwinąć nie można, ponieważ brak odpowiednich sal wykładowych uniemożliwia wprost w pewnych dzielnicach miasta, wszelką w tej dziedzinie inicjatywę komunalną stowarzyszeń społecznych.

Jeszcze gorzej przedstawia się zagadnienie szpitalnictwa. Miejski szpital zakaźnych liczy zaledwie 30 łóżek. W roku bieżącym zagadnienie szpitalnictwa zakaźnego zostanie częściowo rozwiązane, ponieważ na ukończeniu znajduje się budowa szpitala kwarantannowego w którym miasto uzyska około 70 łóżek. Poza tem szpital Sióstr Miłosierdzia liczy 155 łóżek i zaspakaja potrzeby zamożniejszej ludności oraz częściowo potrzeby natury społecznej. Bardzo poważny odsetek niezamożnych chorych miasto zmuszone jest odsyłać do szpitala sąsiednich miast. Rozumie się, że stan taki jest niemożliwy do utrzymania na dalszy przeciąg czasu. W najbliższych latach zarząd miasta zmuszony będzie zbudować szpital miejski.

Ogromnie trudną do rozwiązania i palącą kwestją jest napływ bezrobotnych z całej Polski do Gdyni. Miasto zmuszone jest ułatwiać powrót bezrobotnym do miejsca ich stałego zamieszkania. Pociąga to za sobą nieproduktywne wydatki.

Uważam, że obowiązkiem natury obywatelskiej jest przestrzeganie bezrobotnych przed zbyt pochopnem wyjeżdżaniem do Gdyni w poszukiwaniu pracy. Gdynia w dzisiejszym stanie swego rozwoju z trudnością wchłania zapas rąk do pracy wytwarzany przez jej najbliższy okręg gospodarczy.

Jak wielkie są obowiązki gminy gdyńskiej w dziedzinie oświaty, zdrowia publicznego i opieki społecznej, oraz bezpieczeństwa publicznego, wystarczy stwierdzenie, że w roku budżetowym, 1933/34 wydano przeszło 900.000 zł., a w roku bieżącym na wymienione cele preliminarz budżetu dobiega 1.200.000 zł. Cyfry te nabiorą jaskrawości w chwili gdy uświadomimy sobie, że zdolność dochodowa gminy z danin publiczno-prawnych zamyka się w granicach 2,0 do 2,5 miljonów złotych rocznie.

W dalszym ciągu przejdźmy do omówienia poszczególnych zagadnień związanych z rozbudową i rozwojem miasta a mianowicie: finansowych zabudowy, przemysłu i handlu, oraz zagadnienia Gdyni jako funkcji uzupełniającej strukturę gospodarczą Polski.

Zagadnienie Finansowe.

Zagadnienie finansowe stawiam na pierwszem miejscu, gdyż od należytego postawienia i wykonania planu finansowego budowy portowego miasta Gdyni zależy rozwój miasta oraz dobrobyt jego obywateli.

Miasto budowano z pożyczek, nie mając w budżetach zwyczajnych pieniędzy na pokrycie obsługi zaciąganych długów. Budżety pęczniały. Obsługa długów wydatków zwyczajnych zajmowała od 60 do 70%. Procenty i raty amortyzacyjne spłacono nowemi pożyczkami. Tego rodzaju gospodarka wywołała nadmierne zadłużenie miasta bez odpowiednich corocznych wpływów na spłatę względnie umarzanie długów. Rozumie się, że miasto którego dochody zwyczajne z wpływów podatkowych zamykały się cyfrą około 2 miljonów złotych rocznie nie mogło spłacać 4 względnie 6 miljonów złotych ciążących na nim zobowiązań.



Mgr. Pr. Fr. Sokół

Koniecznemi były dotacje Skarbu Państwa, ponieważ miljonowych inwestycyj nie mogło płacić powstające miasto. Do roku 1932 sprawa dotacji ze Skarbu Państwa na potrzeby spłaty długów była nieuregulowana. Dopiero uchwała Rady Ministrów z dnia 22.III. 1932 r. sprawę tę uregulowała. W budżecie Skarbu Państwa corocznie znajduje się kwota na spłatę dotychczas zaciągniętych zobowiązań miasta powstałych z pożyczek na inwestycje i dzięki temu, przy ostrożnej gospodarce budżet gminy miasta Gdyni został pierwszy raz zrównoważony w okresie budżetowym 1933/34.

Bieżące miesiące obecnego okresu budżetowego wykazują, że stan równowagi pomiędzy stroną wydatków, a dochodów miasta zostanie utrzymany.

Obecne zadłużenie miasta przekracza 43.000.000 zł., z czego banki państwowe udzieliły miastu 68% całej kwoty, banki prywatne 18%, instytucje publiczne 4%, firmy i osoby prywatne 5%, banki komunalne 2% i Skarb Państwa 3%.

Zaciągnięte pożyczki zostały zużyte na budowę najkonieczniejszych inwestycyj a mianowicie:

na budowę urządzeń wodociągowo kanalizacyjnych, elektryfikacji oraz częściowo na uruchomienie Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego wydano przeszło 18 miljonów zł

na budownictwo szkół, domów administracji miejskiej oraz na budownictwo mieszkaniowe około 7,5 miljonów zł.,

na ulice, drogi i place publiczne około 11 miljonów zł.,

na pomiary i plany zabudowy około 1,5 miljona zł.,

na szereg drugorzędnych lecz koniecznych inwestycyj wydatkowano około 1,5 miljona zł.,

pozostałą kwotę w wysokości około 4 miljonów zł. zużyto na koszty finansowania poszczególnych pożyczek.

Zagadnienie dalszej rozbudowy miasta, czyli dalsze wznoszenie koniecznych zrębów by miasto, jako organizm gospodarczy, mogło sprawnie funkcjonować — ściśle się wiąże z opracowaniem planu finansowego dalszej budowy miasta.

A nie należy przytem zapominać, że konieczne wkłady na budowę dróg, celem powiązania poszczególnych osiedli z centrum miasta, na ufundowanie szkół oraz na dalszą rozbudowę urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych, szpitali i instytucyj opiekuńczych, na budowę rzeźni i hali targowej, bez których nie może zdrowo funkcjonować 60.000 miasto — będą sięgały dziesiątków miljonów złotych.

Obecnie więc po uporządkowaniu i zrównoważeniu budżetu zwyczajnego miasta, zarząd miasta przystępuje do opracowania tak skonstruowanego planu sfinansowania dalszych inwestycyj, by realizacja ich nie przewróciła dziś unormowanej zwyczajnej gospodarki miasta.

Zagadnienie Planu zabudowania miasta.

Tak, jak podstawą budowy domu jest plan, tak samo podstawą budowy miasta, a zwłaszcza miasta o specjalnem przeznaczeniu, jest plan zabudowania miasta.

Otóż — portowe miasto Gdynia, nie posiada dotychczas ostatecznego planu zabudowy. Można jedynie mówić o sporządzeniu kilku fragmentarycznych planów obejmujących częściowo te lub inne dzielnice miasta. Opracowania te powstawały w wypadkach naglącej potrzeby otwarcia terenów pod budownictwo spontanicznie rozwijające się w danym okręgu, lub też w wypadku konieczności powiązania jednej dzielnicy z drugą.

W grudniu 1933 r., zarząd miasta uruchomił pracownię projektów, której zadanie polega na metodycznem i programowem opracowaniu planów zabudowania wielkiej Gdyni, uzgodnionych ze wszystkiemi zainteresowanemi czynnikami budującemi miasto.

Szczególną zmuszony jestem zwrócić uwagę na trudności, jakie wynikają z braku planu zabudowy miasta. Nie mając planu nie można ostatecznie sporządzić planu inwestycyjnego. Pozatem bez ostatecznego ustalenia przeznaczenie poszczególnych dzielnic, zarząd miasta zmuszony jest tolerować prowizoryczne budownictwo barakowe lub budownictwo tymczasowe prawie na całym obszarze administracyjnym miasta.

Wkońcu trzeba podkreślić, że dotychczasowe ustawodawstwo polskie nie posiada norm dla nowobudowanego miasta. Jest ono niedostateczne przy rozwiązywaniu zagadnień praktycznych w budowie Gdyni. Trzeba stworzyć szereg specjalnych norm prawnych, czy to w przymusowym obrocie ziemią, czy to w dziedzinie nadzoru budowlanego i parcelacji terenów pod budowę nowych dzielnic.

Zagadnienia te są przedmiotem specjalnych badań w łonie Komisarjatu Rządu, który musi przyszykować w tej dziedzinie odpowiednie wnioski i projekty, celem przeprowadzenia przez władze centralne odpowiednich nowelizacji poszczególnych ustaw i zarządzeń.

W Gdyni ze szczególną ostrością występuje sprawa taniego budownictwa mieszkaniowego dla sfer robotniczych i inteligencji o średniem uposażeniu.

Odpowiednie przygotowanie terenów budowlanych, pomoc kredytowa budującym, lub też budowa domków robotniczych, we własnym zakresie — są to zagadnienia wymagające dużo inicjatywy i sprężystej działalności.

By zapewnić skuteczność pracy w tej dziedzinie, gmina powołała do życia Towarzystwo Budowy Osiedli, którego zadanie polega na przygotowaniu parcelacji terenów budowlanych, na budowę tanich domów mieszkalnych i t. d., słowem T. B. O. będzie organem polityki terenowej i budownictwa socjalnego zarządu miasta.

Działalność T-wa rozpoczęła się z chwilą przewłaszczenia obszaru Chylońskich Działek Leśnych w styczniu 1933 r. Do tego czasu T-wo przygotowywało plany parcelacyjne i budowlane dla terenów Działek Leśnych, Witomina i Redłowa.

Dalszym etapem w staraniach o powiększenie obszarów parcelacyjnych były tereny majątków państwowych Redłowa i Witomina.

T-wo powiększyło obszary parcelacyjne do 4.500.000 m², wykonało planów parcelacyjnych i zabudowy ca 2.500.000 m², pomiarów i okamienowania działek ca 2.000.000 m², wybudowało lub buduje sposobem seryjnym, celem otwarcia terenów, przy pomocy kredytu B. G. K. i F. Pr., 103 domków, z czego 51 murowanych i 52 drewnianych, które oddaje na warunkach bardzo dogodnych przedewszystkiem robotnikom i sferom urzędniczym średnim, spowodowało budowę około 200 domków; zorganizowało na terenie Gdyni ogródki działkowe i ogródki dla bezrobotnych.

Zagadnienie Przemysłu i Handlu.

Opinja sfer gospodarczych interesujących się lub związanych z portem, a także opinja Ministra Przemysłu i Handlu kilkakrotnie już wyrażona publicznie stwierdza, że dzisiaj przystąpiono do drugiego etapu rozwoju Gdyni, do pracy nad rozwojem w Gdyni ośrodka handlu zamorskiego i przemysłowego. Nad realizacją tego rozwoju pracują odpowiednie czynniki sfer rządowych i gospodarczych naszego Państwa.

Zarząd miasta ze swej strony w odpowiednich granicach, pracuje nad możliwościami rozwoju tego zagadnienia.

Na pierwszy jednak plan pracy codziennej wysuwa się życie gospodarcze istniejącego skupienia ludności.

Posiadamy w Gdyni przeszło 2½ tys. najróżnorodniejszych przedsiębiorstw, zakładów handlowych i rzemieślniczych, z czego przeszło połowa — to sklepy spożywcze. Rzemiosło wszelkiego rodzaju wynosi 418 zakładów, reszta to drobne przedsiębiorstwa o nieustalonym charakterze.

Wymowa wyżej przytoczonych cyfr jest bardzo charakterystyczna, Gdynię jako ośrodek przemysłowo handlowy znamionuje ogromne rozproszkowanie rzemiosła i handlu.

Z przemysłu w mieście na plan pierwszy wybija się oczywista, przemysł budowlany i stopniowo przemysł spożywczy.

Zakładów czynnych, zatrudniających powyżej 20 robotników, posiadamy w Gdyni zaledwie 25, a wraz z zakładami istniejącemi w porcie — 53.

W mieście widzimy drobne zaczątki przemysłu przetwórczego. Nawet tak konjunkturalna dziedzina, jak budownictwo, jest biedną i stale walczy z trudnościami finansowemi.

Co jest główną przyczyną nadmiernego rozproszkowania życia gospodarczego w Gdyni i anemji rzemiosła, handlu i naradzającego się przemysłu w Gdyni? Po pierwsze — to bardzo silna emigracja do Gdyni drobnego kapitału, który zakłada nowe przedsiębiorstwo i rozpoczyna bardzo ostrą konkurencję z istniejącemi zakładami.

Sam, po krótkim czasie bankrutuje, lecz oczywista, utrudnia normalny rozwój już starszym, zasiedziałym przedsiębiorstwom. Druga przyczyna to brak elastycznego i dostatecznego kredytu dla rzemiosła i średniego handlu w Gdyni.

Istniejące banki zarówno prywatne jak i państwowe, wobec ogromnej płynności elementu gospodarczego w Gdyni są bardzo ostrożne w udzielaniu kredytów. Prawie przy wszystkich pożyczkach wymagane


Dawne wójtostwo


Obecny Komisarjat Rządu

jest zabezpieczenie hipoteczne. Bardzo mały odsetek z tutejszych kupców i przemysłowców to zabezpieczenie może dostarczyć.

W starych miastach, gdzie rzemiosło jest stare i zasiedziałe, sprawa kredytu wekslowego opiera się przedewszystkiem na zaufaniu osobistem i tam kredyt wekslowy wystarcza.

Specjalnie trudnem jest położenie rzemiosła i przemysłu budowlanego w Gdyni. Nasze miasto jest ośrodkiem o wielkiej konjunkturze budowlanej i wobec tego napływ konkurencji z głębi kraju jest bardzo silny.

Obcy przybysze bardzo często kalkulują poniżej cen normalnych. W wyniku, sami bardzo często tracą, lecz oczywista, tutejsi zasiedzieli już od kilku lat rzemieślnicy, bardzo często odpadają przy przetargach i zamówieniach. Oto główne przyczyny anemicznego rozwoju rzemiosła i przemysłu w Gdyni.

Zarząd miasta w porozumieniu z odnośnemi organami gospodarczemi Gdyni, pracuje nad ustaleniem środków i sposobów przeprowadzenia pewnej stabilizacji osiadłego rzemiosła, handlu i przemysłu w Gdyni. Przemysł i rzemiosło zatrudnia około 4.000 robotników a port, jego instytucje, przedsiębiorstwa przeładunkowe i przemysł portowy — od 3 do 4 tysięcy. Stała kadra rąk do pracy fizycznej liczy w naszem mieście od 7 do 8 tysięcy ludzi.

Zagadnienie aprowizacji Gdyni.

Jedną z najpoważniejszych bolączek Gdyni, to zagadnienie aprowizacji. Najbliższe powiaty wokół miasta ze względu na rodzaj gleby i stosunkowo małą powierzchnię ziemi uprawnej, są deficytowe nawet dla własnej ludności.

Dowozy środków żywności odbywają się z dalszych stron, a wobec dotychczas nierozwiązania jeszcze sprawy należytego i możliwie najkrótszego powiązania Gdyni z zapleczem, koszty transportu bardzo wydatnie wpływają na cenę produktów spożywczych. Pozatem brak w Gdyni hali targowej i odpowiednich dla produktów łatwopsujących się składów, jest przyczyną słabo rozwiniętego handlu hurtowego produktami spożywczemi w Gdyni. Dlatego też wahania cen produktów spożywczych w naszem mieście są bardzo duże. Drożyzna szczególnie przez cały rok dotyka mięsa, ponieważ Gdynia nie posiada rzeźni.

Budowa rzeźni wymaga natychmiastowego rozwiązania, dlatego też pomimo istniejących trudności finansowych, zarząd miasta po wszechstronnem zbadaniu sprawy, zdecydował się już w bieżącym roku przystąpić do budowy rzeźni, której koszty wyniosą około 1.200.000 zł. W fazie studjów znajduje się sprawa hali targowej, której wybudowania spodziewamy się w następnym sezonie budowlanym.

Gdynia jako funkcja uzupełniająca strukturę gospodarczą Polski.

Przez czas niewoli handel i przemysł na ziemiach Polski pracował za pośrednictwem wielkich organizacyj i instytucyj gospodarczych państw zaborczych.

Po odzyskaniu niepodległości przyzwyczajenia pracy kontynentalnej i za pośrednictwem obcych pośredników pozostały nadal. Pozatem czynniki gospodarcze Gdańska, który posiadał dobrze zorganizowany i pełny tradycji aparat handlowy w stosunkach zagranicznych, poczęły rozszerzać swe pośrednictwo w zamorskiej wymianie towarowej na cały obszar Polski.

Pomimo osiąganych miljonowych zysków, stanowisko kupiectwa gdańskiego i jego czynników politycznych było takie, że Polska chcąc się uniezależnić w swych obrotach towarowych od niesforności i niespodzianek politycznych Gdańska, zmuszona była pomyśleć o stworzeniu własnego niezależnego portu — 100%-owo podległego jej pociągnięciom gospodarczo politycznym.

Tę konieczność polskiej racji stanu przyśpieszyła wojna celna z niemcami. Powstał port gdyński. W związku z jego powstaniem zaczyna się przekształcać kierunek naszego handlu zagranicznego z kontynentalnego na morski.

Równocześnie kupiec nasz zarówno importer jak i eksporter, który dotychczas pracował ze światem za pośrednictwem Berlina, Bremy, Hamburga, Altony, Amsterdamu i Antwerpji, zaczyna przez Gdynię szukać bezpośredniego kontaktu z odbiorcą naszych towarów lub też dostawcą towarów i surowców, które Polska importuje.

Z roku na rok Gdynia stawać się będzie coraz pełniejszym i silniejszym centrum handlu zagranicznego, a przez co zniknie z naszego bilansu płatniczego haracz płacony obcym kupcom i przemysłowcom za ich pośrednictwo.

Gdynia będzie uzupełnieniem naszej struktury gospodarczej nietylko przez przestawienie kierunku naszego handlu zagranicznego z kontynentalnego na morski, nietylko narzędziem przy pomocy którego stopniowo pozbędziemy się kosztownego pośrednictwa w naszym handlu zagranicznym, lecz także będzie ośrodkiem przemysłu portowego, który powstanie w porcie lub w mieście.

Szereg surowców, które wychodzą z Polski w nieobrobionym stanie, wyjdą jako półfabrykaty lub gotowe produkty, a z drugiej strony bardzo poważna ilość surowców importowanych do Polski będzie mogła być przerobiona w zakładach przemysłowych, położonych nad kanałem przemysłowym w porcie lub w mieście.

Produkty tu wytworzone będą tańsze, a nawet koszt transportu do wewnątrz kraju, a równocześnie będą one posiadały wielką zdolność konkurencyjną, ponieważ po przerobieniu na produkty lub półprodukty, będą reeksportowane na rynki zagraniczne.

Nie potrzebuję bliżej rozwodzić się, że wobec rozwoju naszej żeglugi w najbliższym czasie w Gdyni powstanie wielka stocznia budowy okrętów. Stocznia wymaga armji robotniczej sięgającej od 5 do 8 tysięcy ludzi. Z jej powstaniem będzie można z Górnego Śląska przesunąć do Gdyni poważny odsetek nadmiaru rąk robotniczych stale wzrastających w tej dzielnicy.

Na zakończenie chciałbym zwrócić uwagę na pewne nieporozumienie, jakie często spotykam w prasie i różnych środowiskach w sprawie uprzywilejowania Gdyni przez władze centralne.

Jest to sprawa lokalnego patrjotyzmu. Gdynia często narażona jest na pewnego rodzaju wymówki i zarzuty z powodu przyznawania jej większych kredytów lub szerszych dotacyj, aniżeli innym miastom.

Jest to stanowisko całkowicie niesłuszne i niesłuszność ta nabiera jaskrawego wyrazu, jeśli zechcemy sobie uświadomić, czem Gdynia jest w całokształcie gospodarstwa społecznego Polski, a także jak wielkie są potrzeby 50 tys. ośrodka ludności, który nie posiada dotychczas ani planów zabudowy, ani dostatecznej ilości ulic, ani dostatecznie rozwiązanego zagadnienia komunikacji osobowej, który cierpi na brak szkół, nie posiada tak prymitywnych urządzeń miejskich jak rzeźnia i hala targowa i który musi w sposób nowożytny i stały na wielkich terenach rozwiązać zagadnienie kanalizacji sanitarnej, wodociągów i elektryfikacji.

Inż. ST. ŁĘGOWSKI
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

Port w Gdyni

WARUNKI gospodarcze Polski w dobie powojennej zmusiły ją do nawiązania bezpośredniego kontaktu handlowego z krajami zamorskiemi. Pierwszym etapem do osiągnięcia wytkniętego celu była budowa portu w Gdyni. Port ten miał być regulatorem życia gospodarczego Polski oraz stworzyć pewnię i trwałość stosunków dla ekspansji zamorskiej 32 milj. narodu, jakiem jest Państwo Polskie.

Budowę portu w rybackiej wiosce Gdyni rozpoczęto w r. 1924, a należyte tempo przybrały prace nad budową portu dopiero w r. 1926. Data ta przeszła do historji portu gdyńskiego jako moment zwrotny w kierunku rozbudowy portu, w iście amerykańskiem tempie, z jednoczesną eksploatacją wykończonych nabrzeży.

Rezultaty nie dały długo na siebie czekać, bowiem po kilku zaledwie latach herkulesowej pracy, port gdyński, osiągając w r. 1933 — 6.207.736 ton ogólnych obrotów towarowych— stanął na czele wszystkich portów na Bałtyku. Szybki rozwój portu gdyńskiego jest dostatecznem uzasadnieniem słuszności polskiej polityki morskiej.

W dotychczasowem stadjum rozwoju, port gdyński zajmuje obszar 950 ha. W miarę potrzeby zwiększać się będzie zarówno powierzchnia lądowa jak i wodna portu.

Port gdyński przedstawia sobą typ portu nowoczesnego, tak pod względem konstrukcji, jak i sposobu budowy. Urządzenia przeładunkowe, będące wytworem nowoczesnej techniki, zostały dostosowane do rodzaju i właściwości towarów. Wśród nich na specjalną wzmiankę zasługują dwa urządzenia taśmowe dla węgla o zdolności przeładowczej ponad 600 ton na godzinę, oraz urządzenie t. zw. wywrotnica wagonowa, zdolna załadować na statek wagon węgla 10 — 15 lub 20 tonowy w ciągu 3 min. Pozatemi urządzeniami, port gdyński dysponuje całym szeregiem dźwigów portalowych, półportalowych i mostowych. Ogólna ilość urządzeń przeładunkowych, stojących do dyspozycji portu, wynosi 51.

Urządzenia magazynowe portu obejmują magazyny dla krótkoterminowego składowania w pierwszej linji nabrzeży oraz magazyny długoterminowe — w drugiej linji. Niskie stawki składowego, zwłaszcza w magazynach długoterminowych Wolnej Strefy, pozwalają towarom na wyczekiwanie odpowiedniej konjunktury sprzedaży. Ogólna powierzchnia użytkowa magazynów portowych wynosi ca 160 tys. m. kw. Magazyny te swą konstrukcją dostosowane zostały do rodzaju towarów, jakie w nich są składane.

Prócz wspomnianych urządzeń port gdyński posiada dwa zakłady chłodnicze. Chłodnię Rybną, wraz z salą aukcyjną dla ryb i Chłodnię Portową dla konserwacji produktów rolnych o pojemności do 1.200 wagonów. Chłodnia Portowa w Gdyni jest największą i najbardziej nowoczesną wśród chłodni portowych w Europie.



Inż. St. Łęgowski

Idąc śladem portów zachodniej Europy stworzono w porcie gdyńskim warunki dla rozwoju przemysłu, opartego na przeróbce surowców lub uszlachetnianiu półfabrykatów pochodzenia zamorskiego.

Dotychczasowe wysiłki w tej dziedzinie dały pomyślne rezultaty. Są tu reprezentowane następujące gałęzie przemysłu: Łuszczarnia Ryżu o zdolności przetwórczej do 150 tys. ton rocznie, przerabia ryż surowy, importowany bezpośrednio z kolonji brytyjskiej Burmy. Ryż łuszczony idzie na potrzeby rynku krajowego oraz tranzytem do Czechosłowacji lub drogą morską do Anglji, krajów skandynawskich i bałtyckich a nawet na Lewant. Produktem ubocznym jest tu mąka ryżowa, lokowana głównie na rynkach zamorskich.

Drugiem przedsiębiorstwem przemysłowem są Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union", należące do koncernu Unilever - Schicht. Zakłady te, o zdolności przetwórczej do 100 tys. ton rocznie, przerabiają surowce oleiste zamorskie, jak kopra, orzechy ziemne (arachidy), ziarna bawełniane, palmowe, sezamowe i t. p., a także bób soja, na oleje techniczne i jadalne.

Następnie na wzmiankę zasługują zakłady, przerabiające suszone owoce południowe na specjalne mieszanki, używane na kompoty.

Dopełnieniem przemysłu opartego na owocach południowych są dojrzewalnie bananów.

Stale rozwijający się przemysł rybny, oparty jest na surowcu własnym i importowanym. Skupiony on jest dokoła Chłodni Rybnej, a obejmuje następujące działy produkcji: wędzarnie ryb, fabrykacje konserw rybnych, tranu, mączki rybnej i t. p.

Do budowy mniejszych statków morskich, kutrów rybackich oraz dokonywania drobnych reparacji służy Stocznia Gdyńska, wyposażona w warsztaty reparacyjne, dok pływający o nośności 3000 ton, oraz dźwig pływający o nośności 50 ton.

Uruchomiona w dniu 15 stycznia 1934 r. Wolna Strefa w porcie Gdyńskim, stworzyła poza udogodnieniami dla handlu również korzystne warunki dla przemysłu uszlachetniającego.

Pomyślne warunki będzie miał również przemysł, jaki osiądzie w przyszłości w porcie gdyńskim po obydwu stronach Kanału Przemysłowego. Bezpośrednia łączność zakładów przemysłowych z basenami w porcie będzie miała olbrzymie znaczenie dla rentowności produktu oraz jego zdolności konkurencyjnych na rynkach zamorskich, jakoteż na potanienie artykułów, wyrabianych z zagranicznego surowca dla rynku wewnętrznego.

O szybkiem tempie rozwoju portu gdyńskiego świadczą najwymowniej i najdobitniej liczby jego obrotów z krajami zamorskiemi. Podczas gdy w roku 1926, a więc w dwa lata po rozpoczęciu budowy portu, cały obrót towarowy z zamorzem wynosił 404.561 ton, to w r. 1933, mimo depresji gospodarczej, osiągnął samego obrotu towarowego zamorskiego 6.105.866 ton.

Analogicznie do obrotów towarowych wzrastał w podobnie szybki sposób również ruch statków. W r. 1926 zawinęło do portu gdyńskiego 312 statków o pojemności 209.928 t. r. n., a w r. 1933 już 4.355 statków o tonażu 3.425.660 t. r. n.



Port gdyński, jako punkt wybitnie przeładowczy, w pierwszych latach swego istnienia, rozwijając stopniowo swój aparat handlowy, przeradza się na port handlowy o znaczeniu światowem. Zakres działania portu gdyńskiego nie ogranicza się do zaspakajnia potrzeb własnego kraju, lecz działalnością swą obejmuje również kraje, leżące na jego zapleczu, jak Czechosłowacja, Węgry, Rumunja i południowo-zachodnia część Rosji Sowieckiej, częściowo też Austrja i Bułgarja z jednej strony, a kraje bałtyckie i skandynawskie ze strony drugiej.

Utworzenie w Gdyni całego szeregu reprezentacji obcych linji okrętowych, jak też uruchomienie dotychczas 37 stałych linji żeglugowych, łączących port gdyński prawie ze wszystkiemi portami Europy oraz z głównemi portami całego świata, stawia port gdyński w rzędzie portów światowych o pierwszorzędnem znaczeniu, pozwalając towarom kierowanym przez port gdyński docierać nawet do najodleglejszych punktów życia gospodarczego świata.

Dzięki swemu położeniu na Bałtyku i dostatecznie rozbudowanej sieci kolejowej port gdyński jest punktem tranzytowym w stosunku do swego zaplecza, jako też krajów Bliskiego Wschodu, a zarazem pełnić może rolę punktu rozdzielczego na Bałtyku, jeśli chodzi o wymianę towarową między krajami Zachodniej Europy, krajami obu Ameryk, Afryki i t. d. a krajami bliższego i dalszego zaplecza Gdyni.

Na szczególną wzmiankę zasługują możliwości wymiany towarowej przez port gdyński, między krajami położonemi nad zlewiskiem morza bałtyckiego a krajami dalszego zaplecza portu, rozpostartemi nad zlewiskami mórz Czarnego i Egejskiego. Ten szlak północno-południowy, dzięki odpowiednim taryfom kolejowym, ułatwia towarowi szybkie i tanie docieranie tranzytem z jednego krańca sfery gospodarczych zainteresowań na drugi.

Port gdyński dzięki swemu położeniu geograficznemu otwiera wobec powyższego duże możliwości do tworzenia w nim reprezentacji handlowych czy też składów konsygnacyjnych różnych firm państw światowych, a w szczególności krajów, należących do jego zaplecza.

Inż. NAPOLEON KORZÓN
Prezes Izby Przem. Handlowej w Gdyni.
Generalny Konsul Szwedzki.

Obroty towarowe Portu Gdyńskiego

GŁOŚNY światowej sławy reporter amerykański Knickerbocker w swojem niedawno ogłoszonem w druku dziele: „Will war come in Europe" nazywa Gdynię najbardziej ciekawem miastem Europy w chwili obecnej.

„Jest to — powiada on — jedyne miasto w Europie, które nie znajduje się w stanie depresji, jedyne, które rozbudowuje się w tempie karkołomnem, gdzie ruch huczy, a interesy kwitną... Jest to najmłodsze miasto Europy. Jest to najmłodszy port świata, a przecież wyprzedził już tuziny portów dużych i od dawnych czasów sławnych".

„Przed dziesięciu laty żyło tu kilkaset rybaków na wybrzeżu i nawet polakom to maleńkie miasteczko przybrzeżne nie było znane".

„Dzisiaj u góry skały na wschodzie miasta stoi duży krzyż, który w nocy daleko wysyła światło lamp elektrycznych. Światło to promieniuje nad miastem, które ma 47.000 mieszkańców. Oświetla ono port, w którym dzisiaj przeładowuje się więcej towarów, aniżeli w Amsterdamie lub Kopenhadze, w Le Havre lub Bordeaux, więcej, aniżeli w Bremie lub Stockholmie, w Szczecinie lub Gdańsku".

„Tam, gdzie ten duży, elektrycznie oświetlony krzyż stoi, stanie wielka bazylika. Dla Polaków będzie ta bazylika Największą Świętością Narodu. A to — ponieważ Gdynia jest jedynem miastem, które w nowej Polsce narodziło się. Polska, która nie jest bogatą, wydała na Gdynię więcej 100 miljonów dolarów, lecz nie odpowiada ten wydatek nawet drobnej części tego, co Gdynia dla Polski oznacza".



Inż. Napoleon Korzon

„Gdynia oznacza — postanowienie Polski osiągnięcia w swoim odzyskanym kraju sukcesu gospodarczego. Gdynia — świadczy o mocnej woli Polski — zawarowania sobie dostępu do morza".

Tak ocenił duże dzieło rozbudowy Gdyni, dzieło Narodu i Rządu Polskiego obserwator niezainteresowany, a nawet, jak dotychczas, nie zawsze dla nas życzliwy.

Reporter amerykański zachwycony jest panoramą Gdyni, a zaimponowały mu najwięcej tak, jak każdemu amerykaninowi zaimponować muszą, tempo rozbudowy i cyfry statystyki, ilustrujące rozbudowę Gdyni.

Cały szereg cyfr ilustrujących przetacza on w swoim opisie Gdyni.

Dzisiaj — przed Świętem Morza — czyż nie będzie na miejscu przeglądnąć niektóre cyfry statystyczne i zbadać, jak na tle powszechnie panującego kryzysu kształtowały się obroty portowe w roku ubiegłym, w porównaniu z latami poprzedniemi i czy nadal słuszną jest ta ocena żywotności naszego portu, którą wydał amerykański reporter przy zwiedzaniu Gdyni.

Otóż obroty polskiego handlu zagranicznego wynosiły w ostatnich latach:

Rok	w tys. ton	w milj. złotych	Przeciętna wartość 1 tony
1929	26.125	5.924	226,77 zł.
1930	22.493	4.649	208,02 „
1931	21.664	3.347	154,70 „
1932	15.290	1.946	127,25 „
1933	15.343	1.787	116,45 „

Obrót towarowy portu gdyńskiego w tychże latach wykazywał cyfry następujące:

Rok	Obrót		% stosunek do ogóln. handlu zagran.		Przeciętna wartość 1 tony
	w tys. ton	w milj. zł.	wagowy	wartościowy	
1929	2.620	134	10,03	2,26	51,11 zł.
1930	3.275	231	14,56	4,93	70,45 „
1931	5.080	390	23,48	11,65	76,73 „
1932	4.894	350	32,00	18,00	71,58 „
1933	5.683	535	37,04	29,93	94,21 „

Zestawienie to wykazuje:

1) że procentowy udział portu gdyńskiego w obrotach polskiego handlu zagranicznego, tak wagowy jak też i wartościowy, stale i dość szybko wzrasta.

2) że przeciętna wartość jednej tony towaru w ogólnym handlu zagranicznym polskim zmniejsza się, a w obrotach portu gdyńskiego — zwiększa się. Jest to wynikiem tego, że zwiększa się w Gdyni import, że do obrotu towarów masowych (węgiel, złom i t. d.) stale przybywają i zwiększają się obroty towarów więcej wartościowych. Ta ostatnia okoliczność potwierdza się przy zestawieniu ilości tych pozycyj towarów, które wykazuje statystyka portowa.

Rok	Ilość pozycyj w przywozie	Ilość pozycyj w wywozie
1928	7	7
1929	10	9
1930	19	27
1931	36	41
1932	40	41
1933	42	40

Nie uwzględniono tu całego szeregu pozycyj ujętych w rubryce „Różne“, która w roku 1933-cim wykazuje niezwykle duże obroty, mianowicie:

w przywozie	23.464 ton
w wywozie	39.447 „
razem	62.911 ton

O ile chodzi o pierwsze cztery miesiące roku 1934, to zestawienie porównawcze wykazuje następujące cyfry obrotów w poszczególnych miesiącach (w tonach):

Miesiąc	Rok 1933			Rok 1934		
	Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem
I	45.614	368.383	418.577	70.565	455.164	525.729
II	47.166	357.924	335.398	72.369	382.060	454.429
III	60.389	379.986	353.316	69.532	510.885	580.417
IV	69.606	340.443	418.548	94.443	506.311	600.754

Obroty ogólnego polskiego handlu zagranicznego w pierwszych czterech miesiącach obydwu lat przedstawiały się następująco:

Miesiąc	Rok 1933			Rok 1934		
	Przywóz	Wywóz	Razem	Przywóz	Wywóz	Razem
I	153.829	1.038.198	1.192.027	206.915	1.314.004	1.520.919
II	124.990	992.892	1.117.882	172.617	935.051	1.107.668
III	147.517	963.895	1.111.412	197.075	1.284.703	1.481.778
IV	182.233	812.467	994.700	208 242	1.070.022	1.278.264

Z porównania tych dwóch zestawień widzimy, że:

1) obrót ogólny w przeciągu pierwszych czterech miesięcy roku 1934-go w odniesieniu do roku 1933 wzrósł:

1934	5.388.629 ton
1933	4.416.021 „
	o 972.608 ton
	czyli o 22,0%

2) Obrót Gdyni w tychże czterech miesiącach wzrósł:

1934	2.161.329 ton
1933	1.669.507 „
	o 491.822 „
	czyli o 29.42%

Z powyższych cyfr wynika, że obroty Gdyni nadal wzrastają i że wzrost ten wyprzedza wzrost ogólnego obrotu polskiego handlu zagranicznego.

Gdynia więc, stanowiąc główną bramę przepustową polskiego handlu zagranicznego, nadal utrzymuje tempo szybkiego swego rozwoju.

JULJAN RUMMEL
Prezes Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni



Święto morza - Dniem uśmiechu



Port rybacki Hel





MYŚL o „Święcie Morza" powstała w Gdyni przeszło 5 lat temu. Została zrealizowana poraz pierwszy w roku 1932. Wówczas Gdynia przedstawiała obraz ogromnego ożywienia. Ilość przyjezdnych doszła do 120.000.

Po uroczystem nabożeństwie nad brzegiem morza, niezliczone rzesze organizacji i wycieczek z całego kraju defilowały z entuzjazmem przed Panem Prezydentem Rzeczypospolitej.

To pierwsze „Święto Morza" w Gdyni pozostało niezatarte w pamięci jego uczestników.

„Święto Morza" w Gdyni było pomyślane jako święto lokalne na wzór takich tradycyjnych uroczystości, znanych oddawna w morskich krajach, a związanych ze święceniem łodzi, statków i samego morza.

Tak samo i w Gdyni Biskup Morski święci w dniu 29 czerwca — w dniu Św. Piotra i Pawła — Patronów rybaków—wszelkie statki morskie, narzędzia polskiej pracy na morzu i morze, jako teren tej pracy. Kościół łączy to święto z odpustem przyszłej Bazyliki w Gdyni. Dzień ten winien być świętem radości narodu z faktu posiadania morza, oraz z osiągniętych wysiłków naszej pracy na morzu. Żywiołowy, rozbudzony w Polsce pęd do morza spowodował, że „Święto Morza", zapoczątkowane jako święto lokalne, stało się właściwie Świętem Narodowem, w czasie którego cała ludność Polski do jej najdalszych kresów manifestuje na rzecz morza, wiedziona instynktem głębokim, że jest to związane z dążeniem do Polski Mocarstwowej, że jedyny port na terytorjum Polski — Gdynia — i oparta o niego nasza flota zapewnia Państwu dobrobyt i znaczenie na świecie.

Dlatego też w dniu „Święta Morza" do Gdyni dążą liczne wycieczki z całej Polski, aby zobaczyć nasze morze, zwiedzić nasz tętniący ożywionem życiem handlowem port, odbyć chociażby krótką przejażdżkę po morzu i wrócić do domu z zapasem optymizmu, z zapasem niezapomnianych wrażeń, które wniosą orzeźwiający powiew morza i rozszerzone horyzonty do najbardziej zapadłych i nierzadko upośledzonych zakątków Rzeczypospolitej, a być może pobudzą inicjatywę w dziedzinie należytego wykorzystania praktycznego tego wszystkiego, co daje morze, które jak było, tak i pozostaje źródłem bogactwa narodów.

Gdy urządzano pierwsze Święto Morza w Gdyni, jego organizatorzy, postawieni przed niesłychanie trudnem zadaniem przyjęcia, rozmieszczenia i wyżywienia oczekiwanych 100 000 przyjezdnych, rozplakatowali odezwę pod nagłówkiem „Uśmiechnij się!". W tej odezwie uprzedzano przyjezdnych, że nie jest łatwem przyjąć jednego dnia w Gdyni ilość osób trzykrotnie większą, niż wynosi jej ludność, że w związku z tem mogą być pewne braki i usterki, chociaż organizatorzy wkładają w sprawę całe swe serce i duszę.

Proszono więc, ażeby przyjezdni byli pobłażliwi i jeśli co nie jest tak, jak by się im chciało, nie złościli się, a poprostu się uśmiechnęli, a w przyszłości Gdynia postara się bardziej dostosować do potrzeb przyjezdnych. I obecnie Gdynia nie jest jeszcze skończonem i urządzonem miastem. Jeszcze posiada pewne braki, które się zresztą rok rocznie usuwa. Lecz jednak Gdynia, nie zważając na swe wszystkie usterki, zrozumiała, że jest najmłodszem miastem Polski i pozostanie tem centrum, do którego będzie w dniu „Święta Morza" dążyła cała myśl Polski.

Tu też wykuwa się przyszłość naszej Ojczyzny!



Widok Gdyni od strony morza

JÓZEF KAWCZYŃSKI
Prezes Rady Grodzkiej B. B. W. R. w Gdyni.

Stosunek gdyńskich sfer gospodarczych do Rządu

BYŁOBY niezrozumiałem, gdyby gdyńskie sfery gospodarcze swego stanowiska do Rządu nie sprecyzowały jasno i wyraźnie. W Gdyni koncentrują się bowiem w wyższym, niż gdzieindziej, stopniu usiłowania Rządu w dziedzinie gospodarczej. Gdynia, port i miasto, jest dziełem obecnych Rządów i stanowi bardzo korzystny warsztat pracy dla wielkiej prywatnej inicjatywy gospodarczej. Specjalna opieka, udzielana życiu gospodarczemu na terenie Gdyni, przyczynia się do wytworzenia atmosfery zbliżenia między czynnikami rządzącymi i gospodarczymi. Realne wyniki naszej polityki morskiej najlepiej przekonywują o celowości poczynań Rządu w tym zakresie jego działalności.

Nie należy jednak przypuszczać, że tylko materjalne względy odgrywają decydującą rolę w ustosunkowaniu się sfer gospodarczych portu i miasta do Rządu. Wśród pionierów gdyńskiego życia gospodarczego spotykamy szereg osób, związanych ściśle z ideologją Marszałka Piłsudskiego przez bezpośredni udział w walkach niepodległościowych, oraz ludzi o szerokich horyzontach politycznych i społecznych, orjentujących się doskonale w ważnych zagadnieniach natury państwowej. W przeciwieństwie też do wielu innych miast nie została Gdynia, jako miasto nowe, zarażona manją bezpłodnego politykowania w różnych koterjach i konwentyklach politykierskich.

Gdynia promieniuje nietylko energją czynu i twórczą inicjatywą, ale także świeżością poglądów politycznych i daje im wyraz przy każdej sposobności. Polityka zaś sfer gospodarczych jest, podobnie jak ich



Prezes Józef Kawczyński.

codzienna praca, wyraźna, zdecydowana i dostosowana przedewszystkiem do państwowej racji stanu.

Wyrazem tych tendencyj są nietylko wyniki każdorazowych wyborów. W ostatnim bowiem czasie ujawniły szczególnie sfery gospodarcze silną tendencję do uzewnętrznienia swojego przywiązania do Rządu. W związku z tem powstało, niezależnie od kół Bezpartyjnego Bloku, grupujących gospodarcze sfery zawodowe, jak inżynierów, budowniczych, bankowców, pracowników przedsiębiorstw portowych i t. p. Koło portowych sfer gospodarczych, które skupiło właścicieli i kierowników wszystkich bez wyjątku przedsiębiorstw portowych. W dotychczasowej działalności swojej wykazało to Koło dużą inicjatywę i zainteresowanie dla problemów ogólnopaństwowych, jakoteż ofiarność na cele publiczne. Członkowie tego Koła stanowią zarazem zwartą i solidarną organizację, występującą publicznie, w wypadkach konieczności ujawnienia nazewnątrz swoich przekonań politycznych.

Zanotować jeszcze wypada gremjalny akces do Bezpartyjnego Bloku zarządu Towarzystwa Kupców samodzielnych i utworzenie przy Bloku Rady Rzemieślniczej, w skład której wchodzą przewodniczący, sekretarze i delegaci wszystkich cechów rzemieślniczych z terenu Gdyni.

W ten sposób przedstawiają gdyńskie sfery gospodarcze jednolity front polityczny, stojący na stanowisku prorządowym, oddany Rządowi i gotowy do szczerej współpracy z Rządem nad realizowaniem doniosłego programu, jakim jest niewątpliwie gospodarcze utrwalenie i umocnienie Polski na morzu.

Dr. BOLESŁAW KASPROWICZ
Dyrektor Rady Interesantów Portu

O właściwy kontakt Gdyni ze światem

SŁUSZNIE podkreśla się ostatnio w prasie, że rozwój Gdyni zależny jest w wielkiej mierze od stopnia zrozumienia, jakie okazuje społeczeństwo dla jej potrzeb. Niejednokrotnie już pisano o tem, jak wielka dysproporcja istnieje między emocjonalnym stosunkiem społeczeństwa do spraw morskich, a rozumowem do spraw tych podejściem. Trzeba sobie uświadomić, że nie wystarczy żywić miłość do morza, że trwałą podstawą naszej ekspansji morskiej może być tylko rozwinięcie się światopoglądu morskiego w społeczeństwie. A posiadać światopogląd morski, to nietylko zrozumieć, jaką rolę port i żegluga spełniają wobec państwa i gospodarstwa narodowego, ale to przedewszystkiem zrozumieć, jakie warunki trzeba stworzyć portowi i rodzimej żegludze, aby mogły one pożytecznie spełniać swe zadanie.

Rozwój polskiego stanu posiadania na morzu jest olbrzymi. Port, będący pierwotnie przystanią dla przeładunku kopalniaków, później portem przeładunkowym dla węgla, stał się portem ogólno - handlowym, wyposażonym w dźwigi, magazyny, posiadającym wolną strefę i wszystkie akcesorja, potrzebne dla normalnego rozwoju portu „handlowego". Ale jednego brak w tym porcie „handlowym" — handlu. Brak tego właśnie czynnika, który dopiero ugruntuje nasz stan posiadania na morzu, który uniezależni nas od obcego pośrednictwa i skieruje najbardziej cenne artykuły, przywożone do Polski przez porty obce, do portów polskich.

Dzisiaj, w dzień Święta Morza, warto się zastanowić nad tem, dlaczego tak jest. Święto Morza jest bowiem dniem, w którym winniśmy zrobić bilans naszych poczynań na morzu, kładąc nacisk nie tyle na nasz cenny dorobek dotychczasowy, ile na to, co należy przedsięwziąć w przyszłości dla utrzymania i dalszego rozwoju naszego dorobku na morzu. Z zadowoleniem należy stwierdzić, że wiele zagadnień morskich, które jeszcze w roku ubiegłym były

przedmiotem troski Gdyni, można uznać za rozwiązane. Wprawdzie zdolność przepustowa portu w Gdyni nie jest jeszcze na poziomie wystarczającym, jeszcze brak elewatora zbożowego, (który ma być budowany) nie pozwala na to, aby Gdynia była portem zbożowym, jeszcze urządzenia dla przeładunku drzewa wykazują pewien stan prowizoryczny, a także węzeł kolejowy w porcie gdyńskim jeszcze chroma. Zato znika z wokandy spraw bieżących poważne zagadnienie celne, uregulowany jest odcinek pracy w porcie, notuje się postęp w sprawach podatkowych, a sprawność Urzędu Morskiego się wzmogła.

Rok 1933 był rokiem przełomowym. Kończy się „Budowa" portu; rozpoczyna się „wewnętrzna rozbudowa", dostosowanie wszystkich współczynników pracy portowej do nowej potrzeby — do powstania handlu w porcie „handlowym". I dzisiaj, gdy już rozwiązano sporo zagadnień wielkich, pragnę omówić zagadnienie pozornie małe, ale dla rozwoju portu niezmiernie ważne.

Obecnie, kiedy Gdynia zdołała już skoncentrować w murach swego miasta wszystkie czynniki swej pracy, staje się zagadnienie paszportowe poważnem zagadnieniem dla rozwoju polskiego handlu portowego i wychowania kadr kwalifikowanych polskich pracowników morskich.

Tak samo przedstawia się sprawa paszportowa w firmach ściśle portowych. Niejednokrotnie opóźnia się ważny wyjazd zagranicę do klienta, ponieważ decyzję o paszporty dla Gdyni wydaje Toruń.

Ważne zagadnienie portu gdyńskiego leży tutaj odłogiem, zagadnienie rozwoju handlu w Gdyni i kształcenia kadr pracowników portowych.

Specjalne taryfy kolejowe, telefoniczne, ulgi podatkowe, usprawnienie aparatu celnego, uporządkowanie zagadnienia pracy i t. d., tego wszystkiego dokonał rząd, uznając specyficzne potrzeby Gdyni i stwarzając na poszczególnych odcinkach specjalne normy prawne dla niej. Brak specjalnych norm dla Gdyni w zakresie paszportowym można tłumaczyć tylko przeoczeniem.

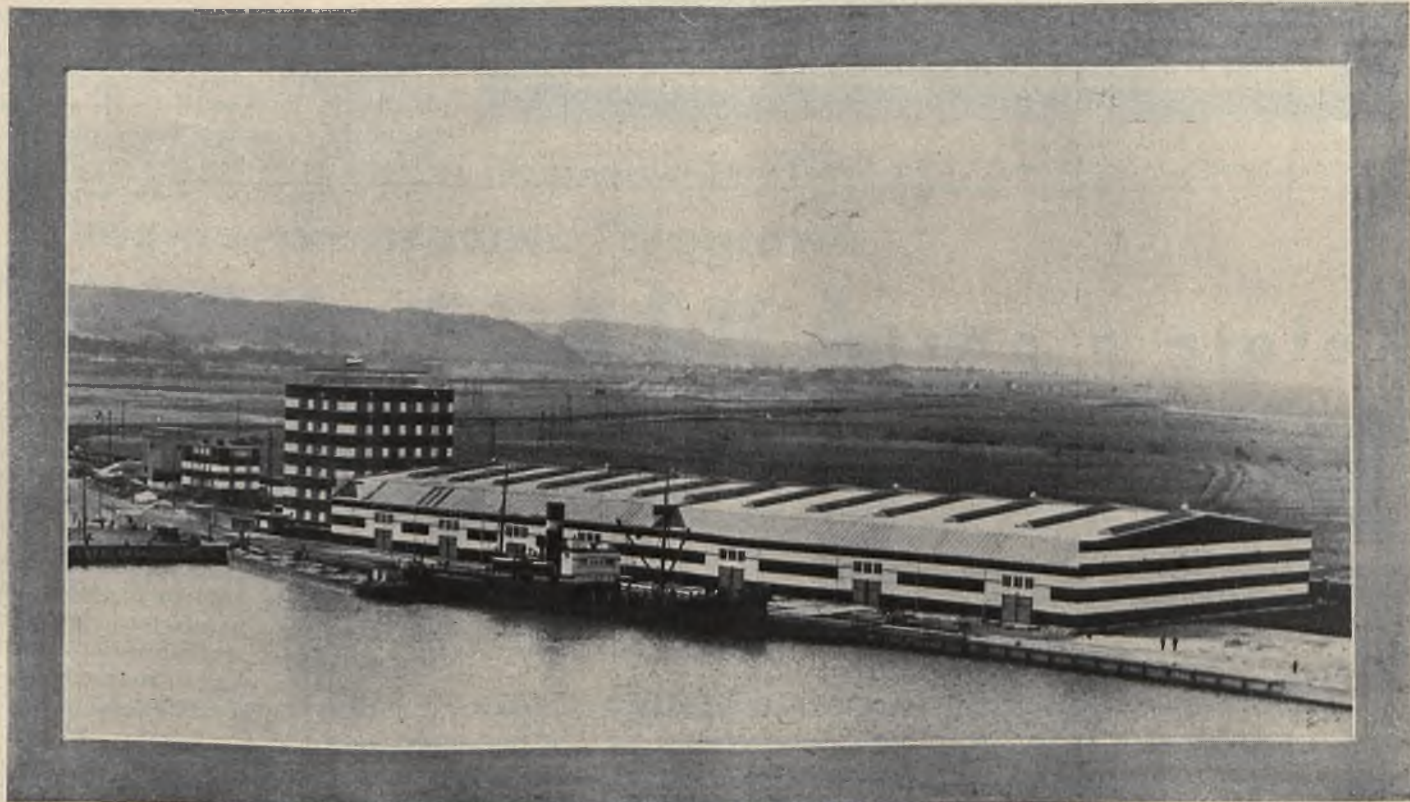
Minimalne koszty, które wyjazdy pracowników portowych do portów obcych za sobą pociągają, (przeważnie koszt wyżywienia na statku) nie stanowią wywozu waluty, groźnego dla polskiego bilansu płatniczego. Gorsze mogą być straty, jakie poniesie i ponosi polskie gospodarstwo społeczne z tego, że Polacy, pracujący w porcie gdyńskim, nie mogą stać się tęgimi fachowcami morskimi, ponieważ są odgrodzeni od możności nabywania doświadczenia i fachowości chińskim murem paszportowym.

Dzisiaj, w Święto Morza, kiedy to mamy sobie uświadomić, czem jest morze dla Polski, trzeba powiedzieć jasno i bez ogródek, że **jeżeli Gdynia ma rozwijać się i tężeć, to ludzie portu muszą posiadać paszport zagraniczny**, a dla społeczeństwa, mieszkającego w porcie, zwiedzanie Szczecina czy Karlskrony nie może być nieuchwytnem marzeniem, lecz jazdą na week-end.



Dr. Bolesław Kasprowicz

Sprawa paszportowa oczekuje swego rychłego rozwiązania. Zaniedbanie musi być wczas naprawione, bo port, to nietylko baseny i dźwigi, ale to także żywe jednostki twórcze, które muszą czerpać natchnienie do swej pracy przez gruntowne poznanie obcych wypróbowanych wzorów swych konkurentów oraz klientów. Pilne studjowanie mapy portów nie zastąpi tego, co się widziało własnemi oczyma.



Łuszczarnia ryżu w Gdyni. Największa łuszczarnia ryżu w Europie i jedyna w Polsce. Zdolność przetwórcza 500.000 kg na dobę.

Budowa nowych polskich transatlantyków



POCZĄTKACH bieżącego miesiąca powróciła ze stoczni w Monfalcone (Italja), gdzie budowane są dwa statki oceaniczne dla Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego Sp. Akc. Linja Gdynia—Ameryka, Komisja w składzie następującym: Dyrektor Naczelny P. T. T. O., p. Aleksander R. Leszczyński, Dyrektor P. T. T. O., p. Marius Plinius, p. inż. B. Bagniewski, p. inspektor M. Petersen, p. T. Graham, angielski doradca techniczny, oraz członkowie Podkomisji Artystycznej.

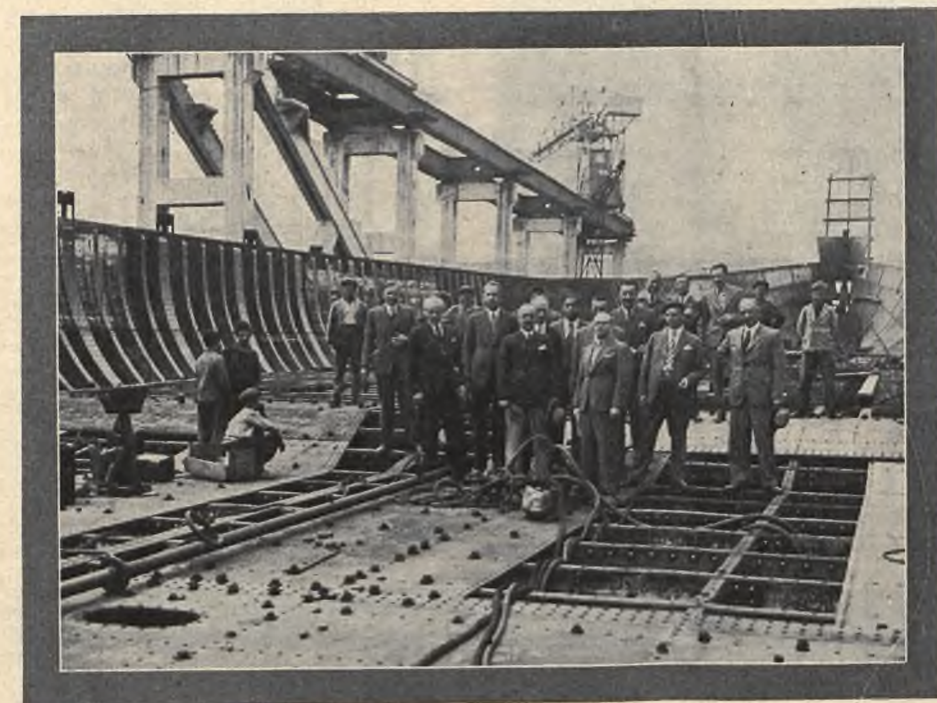
Przedmiotem badań był stan budowy oraz wzory kajut powyższych statków, wykonane przez Stocznię w naturalnej wielkości. Następnie zostały zbadane szczegółowe plany urządzeń statkowych i maszynowych, jak również plany dekoracyj sal towarzyskich tych statków. Dokonano na stoczni pewnych zmian i ulepszeń — wszystko zgodnie z najnowszą praktyką i wymaganiami ruchu transatlantyckiego. Komisja stwierdziła, że prace przy budowie postępują naogół należycie i planowo.

Pierwszy z budowanych statków będzie gotów w lipcu 1935 r.; zaś drugi — w 6 miesięcy po tym terminie.

Stronę dekoracyjną wnętrz polskich statków transatlantyckich powierzono specjalnej Podkomisji, powołanej przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu — w porozumieniu z Panem Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, który objął honorowe przewodnictwo tej Podkomisji. W skład tej Podkomisji weszli: jako przewodniczący — prof. Wojciech *Jastrzębowski*, oraz jako członkowie: inż. Stanisław *Brukalski*, prof. dr. Lech *Niemojewski* oraz rektor prof. Tadeusz *Pruszkowski*.

Podkomisja opracowała swój projekt dekoracji wnętrz salonów, jadalni, czytelni, gabinetów i t. p., który przedstawiono jako kontr-propozycję do rysunków, przedłożonych przez Stocznię. Chodziło bowiem o to, ażeby statki te mogły właściwie prezentować podróżnym, należącym do różnych narodowości, poziom i charakter kultury artystycznej w Polsce. Projekty te spotkały się z życzliwą oceną zarówno kierownictwa Stoczni, jak też i doradców technicznych, zaproszonych przez kierownictwo P. T. T. O. Dalszym zamiarem Podkomisji jest przygotowanie programu zaopatrzenia statków w odpowiednią ilość obrazów i rzeźb, które przyczyniłyby się z jednej strony do uświetnienia dekoracji, z drugiej zaś stanowić mogą świetną propagandę sztuki polskiej wśród różnojęzycznej publiczności. Zdaniem Podkomisji będzie trzeba ze specjalną troską zaopatrzyć bibljotekę okrętową w najlepsze dzieła literatury polskiej w przekładach na języki obce.

Niezależnie od projektów samodzielnych, Podkomisja wzięła czynny udział w opinjowaniu przedstawionych przez Stocznię modeli kabin i wprowadziła swoje poprawki.



Członkowie Komisji z Dyr. Naczelnym P. T. T. O p. Aleksandrem R. Leszczyńskim na czele w stoczni w Monfalcone.

A. T. M

Koleje a porty



TO ZETKNĄŁ się z zagadnieniami portowemi, ten widzi, że rozwój urządzeń kolejowych nie pokrywa się z rozbudową portu Gdyńskiego. Jeżeli będziemy obserwować wzrost przeładunków w Gdyni i porównamy otrzymane cyfry z rozbudową linji łączących port z zapleczem i rozwojem węzła kolejowego w samym porcie, to zobaczymy, że w tej dziedzinie jest pewien brak współpracy.

Niewątpliwie ten brak koordynacji musi wpłynąć na tok pracy i nie pozwala na wykorzystanie tych wszystkich możliwości, które stworzone zostały przez intensywny rozwój portu.

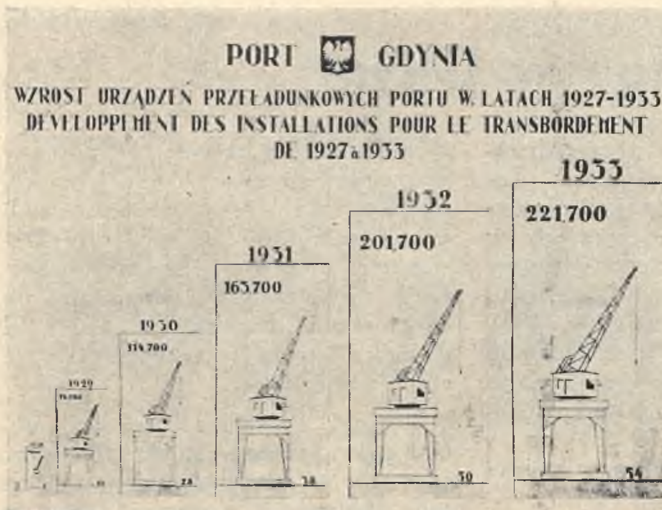
Na potwierdzenie tego służą następujące cyfry:

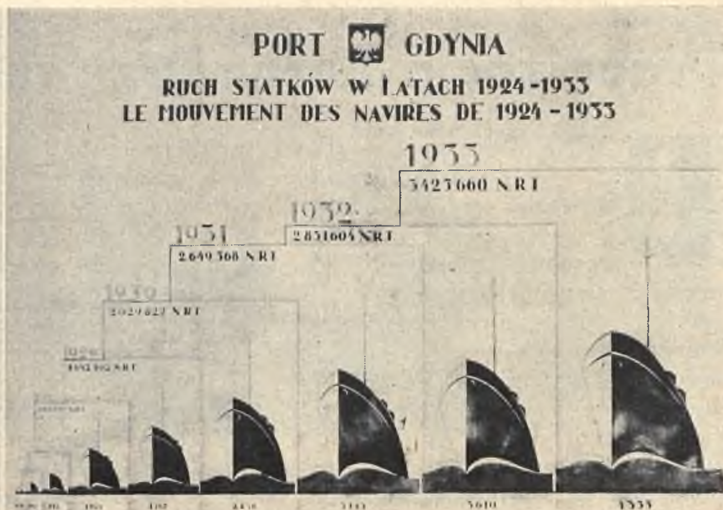
Rok	Przeładunek ton	Długość torów na stacji portowej w Gdyni klm.	Ilość ton na 1 klm.
1926	404.561	29	13.950
1927	898.094	33	27.215
1928	1.957.769	59	33.183
1929	2.822.502	76	37.138
1930	3.625.748	102	35.546
1931	5.300.114	114	46.492
1932	5.194.287	150	34.628
1933	6.105.866	158	38.644

Należy tu podkreślić, że same cyfry wzrostu przeładunku portowego nie dają jeszcze należytego obrazu, który musi być uzupełniony dwoma momentami:

1. port gdyński systematycznie przeobraża się z portu o przeładunku towarów masowych (głównie węgla) na port przeładowujący drobnicę, która wymaga znacznie większej ilości torów odstawczych, przetokowych i t. d.,

2. w miarę pogłębiania się kryzysu gospodarczego port musi dostosować się do życzeń swoich klientów, którzy swój towar przewożą





w czasie dla siebie najodpowiedniejszym, nie dostosowując się do warunków, w jakich port się znajduje i w ten sposób znacznie wzrasta nierównomierność ruchu, co pociąga za sobą konieczność posiadania dużej rezerwy torów.

Konieczność wykonania całego szeregu inwestycji, zwłaszcza na odcinku węzła gdyńskiego omawiana była niejednokrotnie na różnych konferencjach, jednakże zagadnienie to nie znalazło swego definitywnego załatwienia, z tych czy innych względów.

Wydaje się rzeczą logiczną i naturalną, że całokształt polityki kolejowo-portowej nie będzie zamknięty i wszelkie ofiary łożone na rzecz taryf portowych nie dadzą właściwych rezultatów, jeśli to ostatnie ogniwo, jakim jest węzeł kolejowy w Gdyni, nie będzie należycie uregulowane.

Drugim problemem kolejowym, idącym równolegle z techniczną rozbudową jest kwestja taryf portowych.

Taryfy specjalne dla wywozu, przywozu oraz tranzytu przez porty polskie stanowią zarówno ze względu na ilość samych taryf, jak i na ilość dokonywanych na ich podstawie przewozów, najważniejszą grupę specjalnych taryf kolejowych. Około 70% całego eksportu i importu Rzeczypospolitej Polskiej według wagi odbywa się drogą przez porty w Gdyni i Gdańsku. Taryfy portowe, aczkolwiek odnoszą się do najrozmaitszych dróg komunikacyjnych i grup towarowych, stanowią pewną logiczną i zamkniętą całość i wymagają prowadzenia stałej i konsekwentnej polityki taryfowej zależnej w mniejszym może stopniu od wahań taryf w obrębie portu, ile od taryf konkurencyjnych, prowadzących do obcych portów.

Z taryfami portowemi związane są również t. zw. opłaty miejscowe, jak opłaty za postoje wagonów, podstawienie i t. d., które niejednokrotnie w tak dużym stopniu obciążają towar, że przy wybitnie liberalnej polityce obcych portów stawiają Gdynię w gorszych warunkach konkurencyjnych.

Z tych względów koniecznością byłoby stworzenie przy Państwowej Radzie Komunikacyjnej Komisji, którąby badała i opinjowała specjalnie taryfy wyjątkowe tak w komunikacji miejscowej, jak i zagranicznej z portami i to zarówno pod kątem widzenia interesów gospodarczych zainteresowanych gałęzi eksportu i importu polskiego, jak również pod względem konkurencyjności naszych portów z portami zagranicznemi i z innemi drogami komunikacyjnemi.

Wprawdzie przy Państwowej Radzie Komunikacyjnej istnieje Komitet Taryfowy, jednakże zagadnienia portowo-kolejowe są zbyt odrębne, ażeby mogły być omawiane w zespole, który ma inne zainteresowania. Zresztą Komisja Kolejowo-Portowa pracowałaby w ścisłym kontakcie z Komitetem i uzgadniałaby życzenia poszczególnych branż towarowych, które nie mają swojego zastępstwa w Komitecie Taryfowym, a pozatem omawianie tranzytu i opłat miejscowych.

Ukonstytuowanie się takiej Komisji jest rzeczą konieczną i pilną.

B. KUŹMIŃSKI

Organizacja Portu Drzewnego w Gdyni

Brak obszernych użytkowych placów składowych przy całkowitem wyzyskaniu wykończonych już nabrzeży dla innych, cenniejszych towarów, nie sprzyjało doniedawna rozwojowi eksportu drewna przez port gdyński, tembardziej, że sąsiedni Gdańsk wywiązywał się zadowalniająco z roli eksportowego portu drzewnego, a wyższe tam koszty spedycyjne przy dobrej jeszcze konjunkturze na drewno nie obciążały zbytnio kalkulacji eksporterów.

Z powyższych względów jeszcze przed trzema laty eksportu drewna przez Gdynię prawie że nie było. Wprawdzie w 1931 roku, kiedy kryzys handlu drewnem doszedł do najwyższego napięcia, eksporterzy drewna, szukając możliwie najtańszych dróg wywozowych, skierowali część transportów przez Gdynię, spodziewając się, całkiem słusznie, znaleźć tu tańszą robociznę i mniejsze koszty spedycyjne. Lecz wywóz ten w porównaniu z całym eksportem polskiego drewna był minimalny. Sam przeładunek i sortowanie odbywały się na placach zasadniczo przeznaczonych dla innych celów i oddanych tylko czasowo pod składnice drewna. Odbijało się to oczywiście na sprawności przeładunkowej, która nie mogła być zracjonalizowaną według najnowszych wymogów praktyki spedycyjnej.

Zasadniczym zwrotem w rozwoju Gdyni, jako portu drzewnego, było powstanie na początku 1932 r. spedycyjno-eksportowej f-my drzewnej pod nazwą Polska Agencja Eksportu Drewna — „Paged", powołanej z inicjatywy Dyrekcji Naczelnej Lasów Państwowych.

Nowa spółka do czasowej eksploatacji otrzymała tereny przy nabrzeżach Indyjskiem, Norweskiem, Angielskiem i odrazu rozpoczęła intensywną działalność, przyczyniając się decydująco do zwiększenia obrotów portowych ładunkami drzewnemi. Wystarczy nadmienić, że gdy w 1931 r. przez port gdyński przeładowano 27.100 ton drewna, to już w roku następnym, dzięki działalności „Pagedu", przeładowano 89.270 ton, a w roku ub. przeładunek ten dosięgnął cyfry 265.160 ton.

W rozwoju swym f-ma „Paged", a w konsekwencji i eksport drewna przez Gdynię był jednak skrępowany brakiem w porcie odpowiednio obszernych placów składowych i urządzeń przeładunkowych. Eksploatowane dotychczas place przy nabrzeżach Angielskiem, Indyjskiem i Norweskiem, przy rozmachu, z jakim przystąpiła f-ma „Paged" do pracy, już po dwuch latach okazały się za szczupłe. Eksport nie mógł rozwijać się należycie, ograniczając się siłą rzeczy do niektórych tylko sortymentów drewna, jak kopalniaki, tarcica sosnowa i świerkowa, podczas gdy gatunki twardego drewna, slipry, podkłady kolejowe, dalej papierówka, surowiec zapałczany i błoki fornierowe, nie mówiąc już o półfabrykatach — nie szły i nie idą dotychczas zagranicę przez Gdynię, a jeżeli idą, to w ilościach niewspółmiernie małych w porównaniu z ogólnym eksportem tych artykułów.

Dla powiększenia zatem i zracjonalizowania eksportu drewna przez Gdynię należało w pierwszym rzędzie wyznaczyć w porcie dogodne tereny dla manipulacji eksportowej, wyposażając je w odpowiednią ilość pomostów ładowniczych, bocznic kolejowych i t. p. inwestycyj.

Tereny takie obecnie są przygotowane. Jako miejsce najdogodniejsze na składnice i na cele eksportowe materjałów drzewnych, specjalna komisja uznała tereny, leżące na północno-zachodnio stronie projektowanego kanału przemysłowego. Część tych terenów oddano już do eksploatacji „Pagedowi", który od dwuch miesięcy przyprowadza je do stanu używalności.

Tereny „Pagedu", długości ok. 600 metr., szerokości ok. 200 mtr., położone są między kanałem a bocznicą Marynarki Wojennej, idącą do Oksywja. Zajmują one powierzchnię ok. 12 ha. Z uwagi na torfiasty grunt, cały teren pokryty będzie warstwą piasku ok. $^1/_2$ mtr. grub. W ten sposób uzyska się stały i pewny grunt, na którym można będzie wznosić budynki i ustawiać wysokie sztaple drewna bez obawy wyginania się dolnych warstw wskutek niestałości gruntu.

Tereny te otrzymają trzy normalne bocznice kolejowe oraz stację rozdzielczą, na której będą miały postój pociągi z drewnem i próżne wagony. Ponadto plac pokryty będzie gęstą siecią kolejek dojazdowych o łącznej długości ok. 10 klm.

Dla celów przeładunku urządzone będzie: 1) betonowe nabrzeże na kesonach długości ok. 200 mtr., szerokości ok. 50 mtr., 2) 3 mola — pirsy długości 2 po 160 mtr i jeden 140 mtr, szerokości ok. 10—11 mtr. Pirsy będą konstrukcji drewnianej na palach z ułożonymi na nich pomostami. Wzdłuż każdego pomostu będą biegły 3 pary kolejek dla dowożenia materjałów drzewnych z placów na statki. Statki będą mogły przybijać do obydwu stron każdego pirsu, czyli równocześnie można będzie ładować 8 dużych statków, t. j. 6 przy pirsach i 2 przy nabrzeżu betonowem. Głębokość basenów przy



Paged — Gdynia
Przeładunek materjałów tartych z lasów państwowych



Paged — Gdańsk
Składy wodne sliprów z lasów państwowych

pirsach będzie ok. 8 mtr. Przy pirsach ładowane będą partje całookrętowe, a przy nabrzeżu półfabrykaty i drobniejsze partje.

Wyposażony w powyższy sposób punkt przeładunkowy „Pagedu" stanie się jednym z najlepiej urządzonych portów drzewnych Bałtyku. Obszerne tereny pozwolą dowolnie sortować i sztaplować drewno, według najdrobniejszych sortymentów, a gęsta sieć kolejowa znakomicie ułatwi dowóz z każdej części placów do statków, co razem wzięte usprawni ekspedycję, a w konsekwencji wpłynie być może na potanienie kosztów przeładunku.



Stocznia Gdyńska. Dok pływający.

Akcja mieszkaniowa

dla marynarzy Polskiej Floty Handlowej



NIEODŁĄCZNĄ cechą każdego nowobudującego się miasta, a zwłaszcza i portu, jest drożyzna utrzymania, związana zresztą logicznie z rosnącemi ciągle potrzebami, w których popyt ustawicznie wyprzedza podaż. Odnosi się to zwłaszcza do domów, których liczba niewątpliwie niedorównuje wzrastającej wciąż liczbie mieszkańców, tembardziej, jeżeli dane miasto lub port rozwija się w tak szybkiem tempie, jak Gdynia.

Zagadnienie mieszkaniowe w Gdyni jest oddawna dużą bolączką naszego miasta i portu i znajduje swoje echo nietylko w licznych zabiegach i staraniach dokoła rozwiązania tej sprawy, lecz ma również pośredni związek z szeregiem innych zagadnień, jak np. z kwestją płac roboczych, co ze swej strony ma znów pewien wpływ na zagadnienie siły konkurencyjnej portu gdyńskiego w porównaniu z innymi portami Bałtyckiemi.

Elementy składające się na całokształt sprawy roboczej zostały przedewszystkiem poddane rewizji na tym odcinku, na którym najbardziej zaznacza się konkurencja obca, a mianowicie w marynarce handlowej. Niewielu czytelników zdaje sobie zapewne z tego sprawę, że kryzys na światowym rynku frachtowym nakazał poszczególnym banderom uciec się do najrozmaitszych środków, celem wywalczenia konkurencyjnego stanowiska dla swej floty handlowej. Wśród tych wszystkich środków najskuteczniejszym okazał się wyścig w umniejszaniu własnych kosztów eksploatacyjnych, a w szczególności płac oficerów i marynarzy, odgrywających w ogólnych kosztach eksploatacji statku dominującą rolę. Doszło do tego, że np. ten sam statek grecki w porównaniu ze statkiem angielskim ma swe koszty własne przeszło o 50% niższe od angielskiego. Przykład tych niskich płac jest niestety naśladowany coraz częściej przez szereg innych państw, a to tembardziej, że wyścig w kierunku udzielania subwencyj rządowych został albo poważnie zahamowany skutkiem kłopotów budżetowych rozmaitych krajów, albo też okazał się mało skuteczny, gdyż niektóre rządy, uważając przemysł transportów morskich za najważniejsze zagadnienie ekonomiczne swego kraju, nie cofają się nawet przed największemi ofiarami w tym względzie.

Podkreślamy z ubolewaniem ten wyścig pauperyzacyjny, albowiem poza wszystkimi innymi względami natury socjalnej, nie poprawia on ogólnego kryzysu ekonomicznego, pozwalając, a nawet dążąc do coraz mniejszych zarobków klasy pracującej na morzu, która pod względem swej liczebności odgrywa w niektórych państwach dużą rolę i tworzy ważny czynnik konsumcji wewnętrznej. Podkreślamy to również dlatego, że zagadnienie powyższe staje się z dnia na dzień coraz bardziej palącem również i dla Polskiej Marynarki Handlowej, która zwłaszcza w swej żegludze nieregularnej, czyli

trampowej, podlega wszelkim fluktuacjom światowego rynku frachtowego i musi oferować conajmniej tak niskie frachty, jak i bandery inne, jeżeli chce utrzymać swe statki w ruchu i nie umniejszać stanu posiadania, bardzo zresztą jeszcze nikłej, naszej floty handlowej.

Zagadnienie to jest tembardziej ważne, że należąc do państw t. zw. bloku złotego i trwając wiernie przy niezmiennej wartości naszego pieniądza, posiadamy usztywnione koszty własne rodzimej produkcji względnie eksploatacji naszych warsztatów pracy. Koszty te możemy obniżać jedynie drogą redukcji płac, które niewątpliwie nigdy w naszym kraju nie należały do najwyższych. Jeżeli stosunek ten miał korzystniejsze oblicze w odniesieniu do płac marynarzy, to w każdym razie nie należy zapominać, że wszelka walka o redukcję płac jest z natury rzeczy bardzo trudną i wywołującą niepotrzebne zadrażnienia.

W uznaniu tych trudności poddały polskie przedsiębiorstwa żeglugowe, skupione w Związku Armatorów Polskich, starannej rozwadze składniki pracy roboczej, a wśród nich przedewszystkiem czynsz mieszkaniowy, który, jak już na wstępie podkreśliliśmy, należy z uwagi na warunki rozwojowe naszego miasta i portu, do największych w Polsce. Kwestja czynszu mieszkaniowego nie odgrywa prawie żadnej roli dla marynarza nieżonatego, mającego swe pomieszczenie na statku — urasta jednak tembardziej do wielkości zasadniczego zagadnienia dla marynarza żonatego i obarczonego rodziną.

Tym właśnie marynarzom postanowiły przyjść przedsiębiorstwa żeglugowe z pomocą, w drodze stworzenia im takich warunków mieszkaniowych, któreby z jednej strony pozwalały na skalkulowanie wydatku na mieszkanie w ramach racjonalnego budżetu, dostosowanego ściśle do przeciętnego zarobku marynarza — a z drugiej strony pozwalały nawet na stworzenie sobie pewnych rezerw, np. w czasie sezonowego bezrobocia, które dość często zachodzi w zawodzie marynarza.

Idąc po linji tych 2 wytycznych zawarły przedsiębiorstwa żeglugowe porozumienie z gminą m. Gdyni, względnie z jej specjalną organizacją, stworzoną dla celów rozbudowy Gdyni. Na podstawie wydatnej pomocy finansowej rozpoczęto budowę 20 domków dla marynarzy w Witominie, będącem jednem z najpiękniejszych przedmieść Gdyni i stosunkowo najbliżej jej leżącem, a to z uwagi na nowo wybudowaną szosę, która skraca tę odległość do półtora km.

Domki te znajdują się już obecnie prawie na wykończeniu, będą mogły być nabywane na własność przez marynarzy i to przy spłatach rozłożonych na 18 lat. Dzięki temu długiemu okresowi amortyzacyjnemu wypadną miesięczne raty stosunkowo nisko, a różnica ta, w porównaniu z płaconymi dziś czynszami wyrażać się będzie w około 30%-ach. Temsamem zrealizowano pierwszą zasadę, t. j. zasadę przystosowania czynszu mieszkaniowego do racjonalnego budżetu zarobkowego, przeciętnego marynarza.

Wyrazem drugiej zasady, t. j. zapewnienia marynarzowi pewnych rezerw, jest taka konstrukcja domku, która pozwalać mu będzie na podnajmowanie jednego pokoju, a w najgorszym nawet razie i 2 pokojów. Domek składa się bowiem z 3 pokoi i kuchni, z których dwa są zupełnie osobno położone i nie przedstawiają wobec tego żadnych trudności w podnajęciu ich.

Domki postawione zostały na parcelach, których wielkość waha się od 400 do 600 m². Rozmiar ten pozwoli marynarzowi wzgl. jego rodzinie na założenie sobie ogrodu warzywnego, tembardziej, że gleba Witomińska jest znaną ze swej dobroci. Osiągnięte w ten sposób warzywa przyczynią się niewąpliwie do zmniejszenia kosztów utrzymania, a nawet będą mogły stanowić źródło dodatkowego zarobku w razie ich urodzaju.

Mające wkrótce nastąpić oddanie do użytku nowowybudowanych domków okaże, w jakiej mierze potrafią one spełnić swój zasadniczy cel, t. zn. przyczynić się do zmniejszenia wydatku na mieszkanie i do stworzenia dla rodziny marynarza kulturalnych warunków, dzięki którym będzie się mógł związać na trwałe z naszem miastem portowem i odwiedzać przynajmniej w sposób regularny swą rodzinę, która obecnie, aż nader często zamieszkuje zdala od Gdyni. Miejmy nadzieję, że szeroko pojęty i na daleką metę zakreślony plan polskich armatorów okaże się zarówno korzystnym z punktu widzenia racjonalnej polityki płac, jak i z punktu widzenia normalizacji życia marynarza i rozwoju naszego miasta.



WŁADYSŁAW GRABOWSKI
Dyrektor Oddziału B. G. K. w Gdyni

Składowanie w Porcie Gdyni

BANK Gospodarstwa Krajowego, którego działalność zazębia się niemal o każdą dziedzinę życia gospodarczego w Polsce, musiał siłą rzeczy zetknąć się również z najbardziej żywotnemi zagadnieniami, jakie narzuca Gdyni jej rola w handlu zagranicznym Polski.

Już oddawna dawał się odczuwać brak dostatecznej ilości domów składowych publicznych, któreby, przyjmując w przechowanie towary, brały na siebie za nie pełną odpowiedzialność, a także wydawały warranty, przedstawiające pełny walor dla sfer zainteresowanych w finansowaniu handlu zagranicznego w Polsce.

Jakkolwiek brak tego rodzaju instytucyj uwydatniał się w każdej gałęzi handlu artykułami masowemi, to jednak szczególnie dobitnie występował on przy imporcie bawełny, który, obierając sobie drogę przez Gdynię, w krótkim czasie doszedł do takich rozmiarów, że obecnie pokrywa nietylko całkowite zapotrzebowanie polskiego przemysłu włókienniczego, ale także częściowo zapotrzebowanie Czechosłowacji, Austrji i krajów bałtyckich.

Poniższe cyfry ilustrują rozwój Gdyni, jako portu bawełnianego.

Import bawełny:

w r. 1930	362	ton
1931	6.063,9	„
1932	26.838,9	„
1933	77.733,3	„
w I kwartale 1934	23.619,9	„

Zająwszy tak ważną pozycję w rozwoju naszego portu, domagał się import bawełny udogodnień, jakie mu dają zagraniczne porty bawełniane, a więc w pierwszym rzędzie domu składowego publicznego z prawem wydawania warrantów. Aby taka instytucja mogła podołać swym zadaniom, musiałaby się cieszyć pełnem zaufaniem sfer zainteresowanych bez zastrzeżeń, a ponadto dawać bardzo poważną rękojmię materjalną. Dalszą cechą domu składowego publicznego powinna być bezwzględna bezstronność w stosunku do wszystkich czynników, biorących udział pośrednio lub bezpośrednio w handlu bawełną.

Ponieważ powstanie domu składowego publicznego o tych cechach stało się sprawą pilną, a mało przemawiało za tem, by mógł on w krótkim czasie powstać staraniem prywatnej inicjatywy, przeto Bank Gospodarstwa Krajowego w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu oraz Urzędem Morskim w Gdyni z dniem 1 marca b. r. powołał do życia „Dom Składowy Publiczny“ przy swym Oddziale w Gdyni. Celem przechowywania wyładowanej ze statków bawełny, wydzierżawił Bank 2 magazyny w strefie wolnocłowej, z których jeden nabrzeżny o powierzchni 7.000 m^2 jest przeznaczony do manipulacji i krótkoterminowego składowania, a drugi, położony w dalszej strefie o powierzchni 8000 m^2 jest przeznaczony do składowania długoterminowego. Przyjętą na skład bawełnę ubezpiecza Bank w swoim zakresie i wydaje na nią imienne zaświadczenie składowe, z których chętnie korzystają tak banki jak i importerzy. W najbliższej przyszłości będzie Bank wydawał również warranty, bardzo pożądane zarówno przez importerów i przędzalników, jak i instytucje finansujące import bawełny.

Położenie magazynów „Domu Składowego Publicznego B. G. K. w Gdyni“ w strefie wolnocłowej daje klientowi poważne ulgi, jak możność składowania towarów bez cła aż do czasu wysyłki w głąb kraju, a także tranzytu towarów importowanych i przeznaczonych dla zagranicy. Te udogodnienia, jak również możliwość łatwiejszego uzyskania kredytów pod zastaw warrantów podpisywanych przez B. G. K. pociągną za sobą niewątpliwie utrzymywanie poważnych składów konsygnacyjnych przez większe firmy handlowe, za czem przemawiają ponadto konkurencyjnie niskie stawki w porównaniu z innymi portami.

Oprócz składowania wykonuje Dom Składowy Publiczny Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni we własnym zakresie wszystkie prace fizyczne, związane z wyładunkiem i zamagazynowaniem bawełny, ciągnieniem prób i t. d. przy pomocy wykwalifikowanego zespołu robotników. Ponadto bierze Bank poważny udział w finansowaniu importu bawełny amerykańskiej oraz rosyjskiej.

Atoli przez samo składowanie bawełny, wydawanie warrantów, zabezpieczonych podpisem jednej z największych instytucyj finansowych w kraju oraz przez ułatwienie tranzytu nie zostało jeszcze w całości rozwiązane zagadnienie portu gdyńskiego, jako nowego punktu rozdzielczego dla bawełny na Europę środkową i wschodnią. Chodzi mianowicie o stworzenie instytucji tak nieodzownej dla ośrodka handlu bawełną, jakim jest arbitraż. To też z inicjatywy Banku nawiązała Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni bezpośredni kontakt z „Zrzeszeniem Amerykańskich Załadowców Bawełny“ w celu zgodnego ustalenia „warunków gdyńskich handlu bawełną i arbitrażu“. Z chwilą zainstalowania w Gdyni arbitrażu choćby tylko pierwszej instancji, zarówno przędzalnicy i kupcy w kraju, jak i w Czechosłowacji, na Węgrzech, w Austrji i krajach bałtyckich będą posiadali wszelkie możliwości i ułatwienia w pokrywaniu swego zapotrzebowania na bawełnę w Gdyni na warunkach nie gorszych od tych, jakie dają inne porty bawełniane w Europie.

JERZY B. HILDT
Dyrektor Powszechnego B-ku Związkowego, Oddziału w Gdyni.

Gdynia — Port i banki

PRZEZ szereg lat, w miarę rozwoju portu i miasta Gdyni, sfery zainteresowane w obrocie portowym czyniły starania, aby przyciągnąć do Gdyni poważne banki, mogące przystosować swój aparat do finansowania i załatwiania wszelkich operacji, wchodzących w zakres handlu zamorskiego i transportów morskich.

Naogół, wobec starań tych, poważne instytucje odnosiły się z początku z rezerwą, lecz w miarę rozwoju portu, rezerwa ta zmieniała się stopniowo w coraz żywsze zainteresowanie tym zupełnie nowym, jak na polskie stosunki finansowe, rynkiem, przyczem przeważna część tych instytucji różnemi drogami stale badała zmiany konjunkturalne obrotu towarowego naszego portu, pragnąc uchwycić najodpowiedniejszy moment dla zainstalowania się tutaj i wzięcia czynnego udziału w pracy nad rozwojem nowego polskiego portu i handlu zagranicznego Polski drogą morską.


Jerzy B. Hildt

Rozwój Gdyni, jako terenu bankowego, można podzielić na trzy okresy:

I-y okres rok 1921 — 1927,
II-gi „ „ 1927 — 1932,
III-ci „ „ 1933 do dnia dzis.

Pierwszy okres rozpoczyna się entuzjastycznem zaznajamianiem się polskiego turysty z polskiem morzem, po wprowadzeniu w czyn traktatu wersalskiego i przyznaniu Polsce własnego wybrzeża morskiego.

W związku z wzrastającą wciąż frekwencją turystów, wzrasta również i ilość chętnych nabycia skrawka ziemi na tym nowym terenie, w celu wybudowania sobie choćby najprymitywniejszej willi dla spędzenia letnich miesięcy nad morzem. Tendencja ta, jak również i wszystkowiedząca spekulacja, wpływa na wzrost ceny ziemi, a tem samem na mimowolne wzbogacanie się skromnej początkowo ludności tutejszej.

W momencie inflacji ceny ziemi zaczynają skakać cyfrowo, a po wprowadzeniu złotego — waluty ustabilizowanej — idą w górę, w związku z zaprojektowaną budową portu.

W czasie tym, na terenie Gdyni, banków jeszcze nie było, — jedynie w letnich miesiącach funkcjonowały sezonowe agentury niektórych banków, ze względu na dużą ilość przekazów pieniężnych dla przyjezdnych.

Gdy Gdynia-Wieś przeistoczyła się tytularnie na Gdynię-Miasto, władze municypalne powołały do życia Miejską Kasę Komunalną, która, ciesząc się zaufaniem ludności, gromadzi wkłady oszczędnościowe świeżo upieczonych kapitalistów tutejszych, a prócz tego załatwia dość ożywioną wymianę guldenów gdańskich, gdyż większość mieszkańców Gdyni, ze względu na trudności aprowizacyjne, załatwia przeważną część zakupów w Gdańsku.

W okresie tym operacje portowe nie wchodzą prawie wcale w rachubę, ponieważ dopiero około 1926 roku zainstalowało się w Gdyni parę firm portowych za przykładem Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga Polska".

W tym samym mniej więcej czasie został tu otwarty oddział Banku Gospodarstwa Krajowego.

W drugim okresie następuje kolosalna rozbudowa portu pod względem technicznym, przekopanie całego szeregu basenów, ustawienie falochronów i fachowe ujęcie administracji portowej.

Równolegle prawie z rozwojem portu, rozpoczyna się ruch budowlany w mieście, przy wydatnej pomocy kredytowej Banku Gospodarstwa Krajowego, udzielanej w porozumieniu z komitetem rozbudowy miasta. Ziemia w dalszym ciągu idzie w górę, aż do drugiej połowy 1928 roku, kiedy następuje załamanie, wskutek ogólnego zastoju i kryzysu.

Próz Banku Gospodarstwa Krajowego i Komunalnej Kasy Oszczędności (początkowo Miejskiej Kasy Oszczędności), istnieje w Gdyni już jeden bank prywatny, ale wszystkie prawie tranzakcje w tych trzech instytucjach wciąż jeszcze mają czysto miejski charakter. W porcie przeładowują się w tym czasie, tak w eksporcie, jak i w imporcie tylko ładunki masowe, w których banki gdyńskie nie mają prawie żadnego zainteresowania, gdyż rozrachunki za te towary załatwiane są poza Gdynią. Rozwija się jedynie ruch dewizowy i walutowy, gdyż obce statki przybywające do Gdyni, opłacają koszty swego pobytu w dewizach i walutach obcych, a prócz tego wzmaga się ruch reemigrantów, przybywających większemi grupami na polskich statkach transatlantyckich, a wraz z nimi przypływ waluty amerykańskiej.

Okres ten był jakby technicznem przygotowaniem do kapitalnego rozwoju handlowego portu gdyńskiego w roku 1933. Port został doprowadzony do perfekcji pod względem zdolności przeładunkowej, powstała wielka ilość magazynów, firm maklerskich i ekspedycyjnych, służba celna została usprawniona i przystosowana do załatwiania niezmiernie różnorodnych transportów drobnicowych i wreszcie port gdyński rozpoczął nawiązywać stałe połączenia z portami całego świata, za pośrednictwem linji regularnych.

Należy również zaznaczyć, że w okresie tym pod egidą Państwowego Banku Rolnego została wybudowana chłodnia portowa w Gdyni, która ma niezmierne znaczenie dla rozwoju eksportu i importu artykułów łatwo się psujących.

Trzeci, przełomowy pod względem ruchu drobnicy w szczególności w imporcie, okres rozwoju portu z punktu widzenia zainteresowania bankowego, nastąpił w początkach roku 1933.

Ruch drobnicy w latach od 1928 do końca 1933, przedstawia się następująco:

Rok	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Przywóz	2302	12670	28306	33285	142021	336177
Wywóz	3686	21383	55208	291275	181035	186403
Razem	5988	34053	83514	324560	323056	522580

Sieć linji regularnych, łączących Gdynię z resztą świata, jest już prawie wystarczającą podstawą dla odpowiedniej propagandy w głębi kraju, idącej w kierunku sprowadzenia transportów, idących z zagranicy i zagranicę na drogę morską.

Armatorzy, firmy maklerskie, obsługujące linje regularne i ekspedytorzy, dokonują niezmiernych wysiłków, aby przekonać konserwatywnego kupca polskiego, że droga morska jest dla niego daleko korzystniejsza pod każdym względem od drogi lądowej.

Gdy propaganda ta zaczęła dawać pewne pozytywne rezultaty i transporty drobnicowe w coraz większych ilościach zaczęły iść przez Gdynię, znikoma liczba banków na miejscu okazała się niewystarczająca dla operacji gdyńskich, wskutek czego częściowo rolę banków brali na siebie ekspedytorzy miejscowi , pomagając swej klijenteli finansowo przy opłacie cła i kosztów przeładunku i wysyłki towaru, a pozatem klijentela zamiejscowa korzystała z usług banków znajdujących się poza Gdynią, — które nie znając tutejszych, specyficznie portowych stosunków, nie mogły jej tak obsłużyć, — jak mogły to zrobić banki znajdujące się tu na miejscu i przystosowane do załatwiania operacji towarowych.

Pozatem, wskutek zbyt słabej początkowo, propagandy bankowej zagranicą, bardzo duża część dokumentów inkasowych na przychodzące do Gdyni towary, kierowana była przez zagranicę do banków gdańskich lub warszawskich, co powodowało częstokroć opóźnienia w ocleniu i odbiorze towaru i utrudniało kupcowi uzyskanie kredytu towarowego.

Obecnie, wskutek przystosowania się miejscowych banków do operacji czysto portowych i wskutek powstania szeregu nowych instytucji bankowych, sytuacja pod tym względem w Gdyni bardzo się poprawiła i kupiec polski, który dotychczas był zależny prawie zawsze kredytowo od zagranicy, co odbijało się niekorzystnie na kalkulacji towaru, może korzystać z usług banków gdyńskich, w formie kredytów towarowych, finansowania transportów morskich, dyskonta warrantów i t.p., jak również i wszelkich informacji, dotyczących techniki transportów i handlu zamorskiego.

„Progress" w Gdyni

FIRMA „Progress" Zjednoczone Kopalnie Górnośląskie Sp. z o. p. grupuje cztery górnośląskie przedsiębiorstwa, a mianowicie: Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura, Katowicką Spółkę Akcyjną dla Górnictwa i Hutnictwa, Sp. Akc. Śląskie Kopalnie i Cynkownie oraz The Henckel von Donnersmarck-Benthen Estates Ltd., reprezentując następujące kopalnie węgla tych towarzystw: Eugenie i Ficinus Richter, Hr. Laura, Dębieńsko, Matylda, Andaluzja, Radzionków, Mysłowice, Ferdynand, Florentyna, znajdujące się na terenie Górnego Śląska.

Ogólna produkcja tych kopalń w roku 1928, t. j. w okresie pomyślnej sytuacji gospodarczej, wynosiła 7.200.000 ton, z czego wyeksportowano w tymże roku ogółem przeszło 2.500.000 ton. Na eksport morski przypadło około 1.100.000 ton węgla, który naskutek braku podówczas odpowiednich urządzeń w Gdyni przeładowany był w Gdańsku.

Celem ułatwienia eksportu węgla oraz skierowania go przez Gdynię, firma Progress wydzierżawiła od Skarbu Państwa w jesieni 1928 roku plac na molo południowem, o długości 220 m, szerokości 125 m, znajdujący się przy Nabrzeżu Śląskiem. Po ukończeniu budowy mola, t. j. na wiosnę 1930 roku, firma Progress rozpoczęła na dzierżawionym placu budowę 2 dźwigów mostowych do przeładunku węgla, rudy żelaznej wzgl. innych towarów masowych.

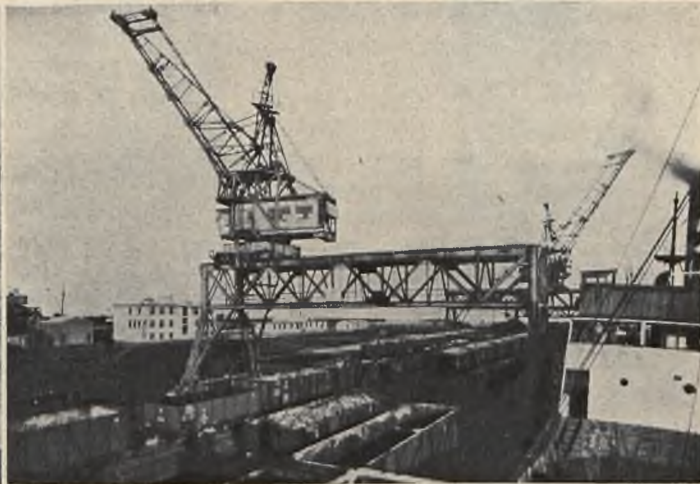
Budowa kranów, których koszt wynosił 1.500.000 zł., została ukończona w jesieni 1930 roku. Krany firmy „Progress" posiadają zdolność przeładunkową około 3000 ton dziennie. W roku 1930 przeładowano temi urządzeniami już 154.000 ton węgla, w roku 1931 przeładowana ogółem węgla z koncernu Progress w Gdyni 575.000 ton, z czego około 540.000 ton własnemi urządzeniami.

W jesieni roku 1931 firma rozpoczęła na dzierżawionym placu budowę domów administracyjnego i robotniczego, magazynów i warsztatów, inwestując znów w prace te około 400.000 zł., ogółem firma Progress inwestowała w Gdyni przeszło 2.000.000 zł.

Wiele pracy i pieniędzy włożono w uporządkowanie nabrzeża i placu, który dawniej piaszczysty, obecnie zamieniony jest w piękny ogród. Eksport węgla z koncernu Progress przez Gdynię w roku 1932 wyniósł ca. 525.000 ton, w roku 1933 — 470.000 ton, za pierwsze zaś 5 miesięcy 1934 roku około 270.000 ton.



„Progress" w Gdyni rok 1930



„Progress" w Gdyni rok 1933

Niema ratunku



ACK Trevor z *His Majesty Grenadier Guards* stał sobie owego niedzielnego popołudnia przed bramą Buckingham-Palace, w całej krasie swego szkarłatno-niebieskiego munduru, potrząc obojętnie na defilujące przed nim *nurses*. Conajwyżej od czasu do czasu zezował lewem okiem w stronę swego *pendant*—Billa Starkey — z którym pospołu zdawał się być parą karjatyd, podpierających niedźwiedziemi czapami mgliste londyńskie niebo. Chodziło przecież o to, aby wrazie ukazania się jakiejś wybitnej osobistości, sprezentować broń na tempa z dokładnością do piątej części sekundy. Zupełnie jakby on i Bill nie byli żywymi ludźmi, ale parą automatów, nakręcanych z ukrytej pod chodnikiem centrali.

Jack Trevor stał tedy wspaniale a obojętnie, myśląc o tem, że nazajutrz o jedenastej powróci do koszar, a dopiero o wpół do siódmej zobaczyć się będzie mógł z Daisy — czarnooką i gazellonogą dziewczyną, najlepszą kelnerką, jaką „Lyons" kiedykolwiek posiadał. Karabin wraz z niklowanym bagnetem nie ciężył mu więcej niż spacerującej kokietce parasolka. A bermyca i sięgający pod samą brodę kołnierz, nie przeszkadzały zbytnio, mimo lipcowego upału. Jak się jest grenadjerem gwardji Jego Królewskiej Mości, mierzącym bez bermycy sześć stóp i pól cala, to można patrzeć z góry na świat i ludzi.

A jednak, jednak... gdyby Jack Trevor wiedział, co go tego dnia spotka, nie patrzałby z taką pogodą w twarzyczki różnych *babies*, przyglądających mu się pod czułem okiem piastunek, z podziwem Gulliwera dla olbrzyma. I może poprosiłby nawet swego sierżanta, aby ten zwolnił go z pełnienia służby wartowniczej między piątą a siódmą popołudniu...

Ale Jack Trevor nic nie wiedział i niczego się nie spodziewał. A tymczasem tegoż dnia rano, zarzucił na Tamizie kotwicę wielki czarny parowiec, z napisem na rufie — „Polonia-Gdynia". Zaś z parowca tego ruszyło do szturmu na Londyn czterystu pasażerów, w czem 72 procent płci niesłusznie słabszą zwanej. Ewenement, jak się okaże, nie bez znaczenia.

*

Panna Stefcia, gorliwy członek Ligi Morskiej i Kolonjalnej, była urzędniczką monopolu spirytusowego w Starym Samborze. Wiecie, państwo, gdzie to jest. . u podnóża Karpat, za Lwowem. Stary Sambor to zresztą bardzo piękne miasto. Są w niem osobliwości, których nawet w Londynie nie znalazłbyś za żadne pieniądze. To też cały czas panna Stefcia chodziła czegoś zła i nieswoja, na wszystko kręcąc noskiem. British-Museum było nudne, Picadilly wstrętne, National-Gallery oklepana (widziałam już to wszystko na obrazkach), Regents-Park jałowy, lunch na Strandzie obrzydliwy. Wprawdzie pani Muszka, sąsiadka panny Stefci z kabiny Nr. 332, twierdziła, że cały ten zły humor pochodził stąd, iż wysoki blondyn — podobno artysta filmowy — spacerujący w spodenkach kąpielowych po całym pokładzie, nie patrzy już na Stefcię, tylko właśnie umówił się z panią Muszką na wspólne zwiedzanie Londynu, — ale nie dociekajmy zbytnio przyczyn...

Dość, że o godzinie szóstej minut czternaście panna Stefcia znalazła się wraz z całą wycieczką Ligi Morskiej i Kolonjalnej przed bramą Buckingham-Palace, oko w oko z Jackiem Trevorem.

I tu nagle stało się to, co Francuzi, naród jak żaden w sprawach sercowych obyły, zwykli nazywać: *Coup de foudre!*

Bo rzeczywiście jakby piorun uderzył w pannę Stefcię na widok wspaniałego gwardzisty. Jeszcze przed chwilą mroczna była, jak podkarpacka noc. Aż tu nagle uśmiechnęła się, zapłoniła i rozwarłszy szeroko usteczka, zawołała:

— Taż to najpiękniejszy mężczyzna!!...

Daremnie towarzysze i towarzyszki usiłowali skłonić ją do ruszenia w dalszą drogę. Panna Stefcia wrosła w chodnik londyński, jak żona Lota w opokę. Gorzej, bo za chwilę oświadczyła:

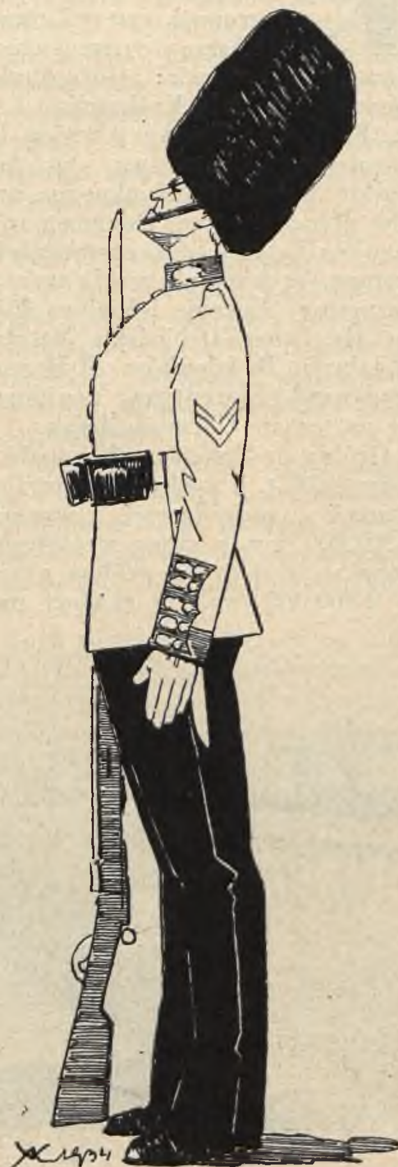
— A ja muszę zapoznać tego kawalera...

— Panno Stefo, na miłość boską, toż to żołnierz, — usiłował ktoś perswadować.

— Ta cóż, że żołnierz. A pan nie był żołnierzem? To się pan wstydź! Widocznie batiar z pana, albo pokraka. Ja muszę pogadać z tym Anglikiem...

— Ależ on stoi na warcie i nie zechce nawet z panią rozmawiać, — wtrąciła trochę już zdenerwowana





Panna Stefcia wrosła w chodnik jak żona Lota.

pani Muszka. Czuła, że coś się święci i że panna Stefa szykuje jakiś oszałamiający rewanż za gwiazdora filmowego.

— Zobaczymy.

Panna Stefcia (wzrost metr trzydzieści dziewięć) podeszła do Jacka Trevora i zadarłszy w górę jasnoblond główkę, rzekła dobitnie, najlepszą, na jaką stać ją było, angielszczyzną:

— Panie żołnierzu (w oryginale brzmiało to — „*sir soldier*"), panie żołnierzu, ja chciałabym pomówić z panem.

„*Sir soldier*" na takie dictum nie odrzekł nic, tylko udał, że ogromnie interesuje go wróbel, siedzący akurat na przeciwległym platanie.

— *Sir soldier*, — ciągnęła dalej niezmordowana Stefcia, — czy pan mnie rozumie? Ja chcę z panem pomówić. Kiedy pan jest wolny?

Tym razem Jack miał widocznie dość, bo naraz zrobił gwałtownie „w prawo zwrot", podniósł lewe kolano na wysokość pępka, wyrzucił z rozmachem nogę, tupnął dwa razy i... pomaszerował wzdłuż sztachet. Po drugiej stronie bramy, Bill Starkey uczynił automatycznie to samo w przeciwnym kierunku, jakby go łączyły z Jackiem jakieś podziemne druty.

— Widzi pani, tupnął na panią ze złości, — zauważył któryś z turystów.

— A ja taki muszę z nim pogadać, — uparło się dziewczę.

Turyści ruszyli w dalszą drogę. Jack i Bill zawróciwszy, doszli z powrotem do bramy. Odbyło się znów przepisowe tupanie, poprzedzające zwrot. Jack sumiennie spuścił broń do nogi. Pewny był, że pozbył się natrętnej cudzoziemki.

Ale jasno-blond dziewczyna tkwiła nieporuszona przed bramą.

— — — — — — — — — —

Punktualnie o siódmej z przepisowym rytuałem zmieniono posterunki. Jack, wraz z innymi, pomaszerował do wartowni płynnym krokiem, machając szeroko zgiętą w łokciu ręką. No, nareszcie!

— Ma chód łabędzia, — pomyślała panna Stefa, zapominając, że łabędź niema dwóch metrów wysokości i raczej pływa niż chodzi.

Po dziesięciu minutach Jack, który był w międzyczasie roznegliżował się trochę, został zawezwany przez sierżanta.

— Jakaś cudzoziemka chce z tobą mówić, *boy*.

— Czy nie dałoby się jej powiedzieć, że przed chwilą wyjechałem do Chin? — mruknął niechętnie nasz bohater.

— Nie. Powiedziałem, że jesteś. A słowo sierżanta *Grenadier Guards* chyba coś warte. *Good-luck!*

I tak biedny Jack Trevor poznał się z panną Stefcią.

*

Cały następny ranek panienka chodziła z tajemniczą miną, nie rozmawiając z towarzyszami podróży. Knuło się widać coś bardzo ważnego, boć niedarmo filozof twierdzi: Kobieta, która mówi jest niebezpieczna, ale kobieta, która milczy, to groza i przekleństwo: trzeba się jej strzec jak ognia.

Mnie jednego obdarzono zaufaniem (jestem ponoć w wieku, który, niestety, wzbudza u kobiet tylko zaufanie — przyznam się, że wolałbym aby było jak dawniej — odwrotnie). Bo gdy bardzo późno wieczorem Stefa wróciła na okręt, rzekła do mnie, patrząc zagadkowo w osrebrzone księżycem wartkie wody Tamizy:

— Ci Anglicy to jednak gentlemeni. Nie takie chamy, jak u nas...

— Panno Stefo, — ośmieliłem się wtrącić. — Niech pani aby nie opowiada tego głośno na okręcie. Bo wszystkie pasażerki, jak ich tu mamy 296, gotowe jutro pójść w pani ślady. A wówczas „Polonia" nie będzie miała z czem odpłynąć w powrotną drogę, podczas gdy król, biedny król angielski, zmuszony zostanie rozpuścić swą gwardję.

— Pan jest cyniczny lekkoduch, — otrzymałem gniewną odpowiedź.

— — — — — — — — — —

Okazało się, że wywołałem wilka z lasu. Bowiem, gdy następnego dnia o wieczornym odpływie „Polonia" podniosła kotwicę, panny Stefy brakowało na pokładzie. Urocza sambornianka przepadła jak kamień w wodę.

Wprawdzie pani Muszka bardzo złośliwie radziła przeszukać koszary grenadjerów gwardji, twierdząc, że zguba znajdzie się tam napewno, — ale to oczywiście sprawy nie rozwiązywało. Władca po Bogu na „Polonji", komendant Mamert, człowiek akuratny i jak nikt porządek kochający, zasępił się nie na żarty. Taka międzynarodowa kompromitacja akurat w Anglji, kraju dobrych obyczajów i armji zbawienia. Co za wstyd!

Oczywiście ploteczki okrętowe miały z tego powodu „*libre cours*". Były jednak mimo wszystko tylko ploteczkami. Co o zniknięciu tym myślał Jack Trevor — grenadjer Jego Królewskiej Mości — nikt z nas nie wiedział. Życzyłem mu w każdym razie, aby pamiętał słynne słowa instrukcji niezapomnianego lorda Kitchenera: „Lękajcie się Boga, szanujcie Króla, strzeżcie się obcych kobiet".

*

I oto, kiedy opłynąwszy wokoło wyspę trzech królestw, zawinęliśmy w tydzień później do malowniczego Edynburga, zguba nasza odnalazła się. Ot, tak poprostu, przyjechała z Londynu „Latającym Szkotem", po dawnemu wesoła, rozszczebiotana, uczynna... Powitaliśmy ją jak marnotrawną córkę.



Muszka i Stefa opuściły „Polonię" w najlepszej komitywie.

— Nie udało się jej uwieść Anglika, — oświadczyła z zadowoleniem pani Muszka. — No i czy to warto było się kompromitować, wyrabiać kobietom polskim złą opinję zagranicą — perorowała. — Ja bym się na tyle bezwstydu nie zdobyła.

Że jednak zawiść kobiety jest rzeczą równie kruchą, jak jej przyjaźń i zależy całkowicie od przypadku, więc po zakotwiczeniu w Gdyni Muszka i Stefa opuściły „Polonię" w najlepszej komitywie. Wpłynęła na to podobno wiadomość, że wspomniany na początku nagi poganin, nie był wcale gwiazdorem filmowym, ale poprostu subjektem z magazynu mód i nie nazywał się Ordon, ale Lewy.

To wszystko działo się, proszę państwa, w roku Pańskim 1932.

*

W dwa lata później los rzucił mnie do Lwowa. Przechodziłem wła-

śnie obok pomnika Sobieskiego, kiedy usłyszałem naraz doskonałym nadpełtwiańskim akcentem:

— Halloo! Taż to pan inżynier!

Przedemną stała panna Stefa. Trzeba było przyznać, że przez ten czas zmieniła się na awantaż. Wyglądała poważniej, ubrana była starannie i szykownie. Patrzało się na nią z prawdziwą przyjemnością.

— Zafasowałam pana. Musi pan przyjść do nas na herbatkę.

— ...!? — To pani już nie w Samborze.

— Ta pan z byka spadnie. Jaż wyszłam za mąż i pracuję na swojem!

— A wolno wiedzieć?...

— O mój mąż to bardzo dzielny batiar. Mamy pokój do śniadań i handelek na „3 Maja". Cały zarząd Ligi przychodzi. Zobaczy pan. Ustatkowałam się bardzo, — dodała, czerwieniąc się lekko, jakby zgadła, że przypominam sobie londyńską eskapadę.

— Całe szczęście, — pomyślałem. — Ten grenadjer był naprawdę trochę kompromitujący. Już lepiej, że wybrała sobie takiego właśnie „dzielnego batiara", przynajmniej tutejszego.

— — — — — — — — — — —

W salce za handelkiem Stefa przyjęła mnie z wielkiemi honorami. Pamiętając, że nie znoszę wódki, wyciągnęła nawet jakąś starą butelczynę miodu, urodzoną podobno w czasach oblężenia Lwowa przez Kozaków.

— Mój mąż będzie bardzo rad poznać pana. O właśnie...

Drzwi otworzyły się. W przytulnym staroświeckim półmroku, ktoś schyliwszy się, przestąpił próg. Wstałem...

Przedemną tkwiło olbrzymie drabisko, sięgające głową pułapu, a wyglądające w nieco ciasnym i krótkim garniturze, jak sam imć Pat z filmu.

— D ż e n d o b r i, — odezwał się olbrzym. Poczem, jakby z ulgą pozbywszy się trudnego do wymówienia wyrazu, dodał:

— H o w d o y o u d o?

*

Jack Trevor, ex-grenadier Jego Królewskiej Mości, opowiedział mi w krótkich słowach swoje dzieje. Stefa zajęta była właśnie w handelku, a my popijaliśmy ów trzynastoletni miodek w zacisznym pokoiku. Nasłuchałem się do syta, aby być zbudowanym... No, tak — *ce que femme veut — Dieu le veut!* Szczególnie jeśli owa *femme* jest Polką.

— Co było robić, — tłomaczył biedak. — Musiałem opuścić pułk jak tylko nadszedł termin. Potem zmobilizowałem gotówkę i wzięliśmy ślub... Teraz, jak pan widzi...

Wychylił kielich, spojrzawszy ukradkiem na drzwi.

Pomyślałem, że Jack Trevor, który jako dziewiętnastoletni ochotnik był w roku 1918 pod Bapaume i Arras, który śmiało patrzał w oczy wojnie, a jeszcze śmielej samemu Królowi, — uległ jednak tej małej, jasnowłosej, pulchnej osóbce. Dziwne!

— Mój biedny chłopcze, — usiłowałem go pocieszyć po którymś tam kieliszku. — Przyzwyczaisz się, będzie ci tu dobrze z nami. Polacy to naród gościnny...

— *Yes,* — potwierdził skwapliwie. — Ale ona!!...

— No, a czy nie mogłeś znaleźć wyjścia z tej sytuacji?

A na to mój Anglik podniósł oczy ku sufitowi, mającemu w danym wypadku zastąpić niebo, i odpowiedział:

— Z Angielką dałbym sobie radę w trzy minuty. Ale te wasze Polki... *I could'nt help it!*

Poczem, przekręcając zabawnie polskie słowa, dodał, z rozpaczą rozwodząc rękoma:

— *Niema ratunku!*

I tak oto sprawdziło się przysłowie, że morze nie dzieli, ale łączy kraje i narody.

Warszawa a morze

MARJA GODLEWSKA



ALEKO od morza jesteś, Warszawo, a jakże Ci ono bliskie! Łączą Cię z niem serdeczne więzy myśli, które ślesz ku niemu, a ramię, które doń wyciągasz, kładzie się szeroką wiślaną smugą pośród przestrzeni, co Cię od niego oddziela!

Wodom zawdzięczasz swoje istnienie, boć przecież stara legenda Warsza i Sawę, rybaków, daje Ci za chrzestnych rodziców, a sama wodną pannę wzięłaś sobie za godło.



Ratusz warszawski

Był czas, kiedy Warszawa nietyle ściślej, ile może bardziej bezpośrednio niż dzisiaj, związana była z Wisłą i Bałtykiem. Wisłą ciągnęły setki bark, ciężkich zbożem lub pełnych bursztynu, a brzegi rzeki rozbrzmiewały dźwiękami cudzoziemskiej mowy. Kiedy Warszawa z małej wioski rybackiej stała się warownym książęcym grodem, a potem królewską stolicą — te zmieniające się ciągle, wiecznie w ruchu, odpływające i znów wracające masy obcych ludzi, utrzymywały stały kontakt między Warszawą a morzem, a przez nie — z całym światem.

Wprawdzie zagadnienia morskie nie zajmowały należnego im miejsca w naszej polityce państwowej i jeden tylko Władysław IV światłym i wybiegającym poza epokę umysłem ogarniał ich wagę — niemniej jednak morze zawsze wywierało wpływ na interesy państwa, a bilanse polskie znajdowały poważne źródło dochodów w Gdańsku i drogach doń prowadzących.

Potem przyszły inne czasy, inne obyczaje.

Odsunięto się od dróg wodnych, zapominając o odwiecznych polskich tradycjach eksportowych i tranzytowych, uważając żeglugę wodną za

przestarzały zabytek archaicznej przeszłości, a drogi żelazne — za jedyny możliwy środek komunikacyjny.

Przez to i Warszawa oddaliła się od Wisły, a co zatem idzie — i od jej wypadowego punktu na świat — Bałtyku.

Przyczyniło się do tego niemało przeszło 100 lat bezruchu politycznego i zupełna przez ten okres zależność od cudzych, z innego punktu widzenia ujętych, interesów państwowych.

Odzyskanie przez Polskę Odrodzoną upragnionego i niezbędnego dostępu do morza — nadało nowy, mądry bieg polityce polskiej.

Warszawa, jako stolica, była najbardziej bliskim i naocznym świadkiem tych poczynań, debat, pomysłów i wysiłków, które w rezultacie doprowadziły do stworzenia takiego arcydzieła inicjatywy i wytężonej, niemal akordowej pracy, jakiem jest Gdynia, nasz bastjon morski.

Polska z Warszawą, Morze Polskie z Gdynią — to przecież cztery wartości wzajemnie się dopełniające, ściśle o siebie zazębione i nierozłączne.

Warszawa ma dla morza specjalny kult, który przejawia się z jednej strony w mądrej opiece rządu nad wybrzeżem morskiem, z drugiej — obejmuje najszersze warstwy warszawskiego społeczeństwa.

Warszawiak kocha morze, a marzy o niem najbardziej może wtedy, kiedy się pławi w Wiśle! Morze jest dla niego czemś bardzo upragnionem, zbawiennem i kojącem. Morze jest dla niego powodem narodowej dumy, a widok floty wojennej rozpiera mu duszę nie dającem się opisać uczuciem — mieszaniną rzewności i rycerskiego rozpędu.

Warszawa jest pozatem — i być powinna — niejako portem przeładunkowym, jeśli chodzi o tych, którzy z całego kraju dążą, aby w którejś z miejscowości nadbrzeżnych, w idealnie zdrowych warunkach, spędzić swój urlop po ciężkiej całorocznej pracy. Wielu z nich jedzie do Gdyni przez Warszawę, choćby nawet wymagało to nadłożenia drogi. Warszawa pragnęłaby, aby czynili tak wszyscy. Bowiem poznanie stolicy przed obejrzeniem Gdyni jest koniecznem dopełnieniem wycieczki, na jaką każdy Polak często powinien się zdobywać. Warszawa i Gdynia — to dwa miasta polskie, które najbardziej widocznie z dnia na dzień rosną i potężnieją. Każdy rok przynosi w nich zmiany, które są dowodem niesłychanej ich żywotności, otwierającej przed niemi szerokie i świetne perspektywy.

Warszawa staje teraz „frontem do Wisły". Jest to hasło obecnego jej prezydenta, p. Marjana Zyndram-Kościałkowskiego, który z wnikliwością i praktycznym zmysłem kładzie wielki nacisk na wykorzystanie zapomnianych walorów, jakie przedstawia Wisła dla piękna i korzyści Warszawy.

A Warszawa frontem do Wisły — to Warszawa frontem do morza, to jeszcze jeden ważny etap w pracy nad potężniejszem rozpłomienieniem w duszy polskiej ukochania morza, najważniejszego i najpewniejszego poręczyciela potęgi Państwa i jego niepodległości.

EL. MITKIEWICZÓWNA

Dla dobra stolicy i jej mieszkańców



MÓWIĄC o gospodarce komunalnej w Stolicy Polski, trzeba przedewszystkiem podkreślić, że Warszawa jest miastem, gdzie pole działania jest wprost olbrzymie, bo niemal w każdej dziedzinie tej gospodarki istnieją luki, które trzeba wypełnić, ujawniają się błędy, które trzeba naprawić, a jednocześnie trzeba wziąć w rachubę, że możliwości budżetowe są nader ograniczone, finanse bardzo szczupłe. Jednakże operując niemi uczciwie, by nie zmarnować funduszu publicznego, na które składa się ciężko zapracowany grosz obywateli — Zarząd Miasta stara się dać wzamian mieszkańcom maksimum udogodnień i korzyści.

Wszystkie te poczynania chce przytem Zarząd Miasta przeprowadzaś z wiedzą i odpowiedniem uświadomieniem mieszkańców o ich konieczności i racjonalności, w myśl hasła wypowiedzianego przez p. Prezydenta Kościałkowskiego, że „w naszem życiu publicznem obowiązuje zasada jawności, która stanowi podstawę kontroli społeczeństwa nad działalnością ciał publicznych".

Jedną z naczelnych trosk nowego Zarządu Miejskiego jest sprawa przedmieść. Teraz dopiero zostają uwzględnione potrzeby peryferji, o których przedtem zapominano. Prośby Zw. Przyjaciół poszczególnych przedmieść, które dawniej pozostawały bez echa — teraz są szczegółowo rozpatrywane przez Prezydenta Miasta i w miarę możności natychmiast realizowane.



Prezydent m. st. Warszawy
Marjan Zyndram Kościałkowski

W wyniku widzimy wzmożony ruch budowlany, budowę jezdni, wprowadzenie dogodnej komunikacji tramwajowej, autobusowej i autokarowej, kanalizowanie zaniedbanych przedmieść, odnawianie domów, przyczem jest ono przeprowadzane w myśl wymogów estetycznych, podnoszących kulturalny i wielkomiejski charakter Stolicy.

Przechodząc do dalszej akcji rozbudowy, obecny Zarząd Miejski przeprowadza przebudowę i powiększanie istniejących szpitali miejskich i rozpoczyna wznoszenie nowych, przystosowanych do ostatnich zdobyczy techniki sanitarnej.

Budowa nowych szkół została również szeroko uwzględniona w programie prac Zarządu Miejskiego. Chcąc wychować zdrowe pokolenie pod względem fizycznym i moralnym — trzeba mu dać w dzieciństwie możliwe warunki bytu i rozwoju. Jest niewłaściwem budowanie nielicznych „pałacy-szkół", podczas kiedy ogromna większość dotychczas istniejących mieści się w nędznych, niedostosowanych do tego celu budynkach, nieodpowiadających zasadniczym wymogom zdrowotnym, — przyczem czynsz za te lokale jest zbyt wygórowany, a przy odnajmowaniu stosowana zasada protekcjonalizmu.

Obecny Zarząd Miasta dąży zatem do ogólnego podniesienia poziomu szkół pod względem pomieszczeń i naukowych pomocy, a co zatem idzie — poziomu samej nauki, chcąc w ten sposób przyczynić

się do wychowania ludzi na dobrych i pożytecznych obywateli Państwa.

Obecny Zarząd Miasta zajął się również poważnie sprawą aprowizacji Stolicy. Zastosowany tu będzie podział aprowizacji komunalnej na pośrednią i bezpośrednią. Pierwsza yczy się zadań miasta na polu obrotu bydłem i mięsem, eksploatacji rzeźni i targowisk zwierzęcych, oraz hal detalicznych, zwłaszcza palącym jest brak urządzeń chłodniczych.

Opracowany jest w tym celu plan racjonalizacji urządzeń rzeźniczych, zaopatrzenie hal w chłodnie, a uruchomiona ostatnio Kasa Targowa przy udziale Miasta, czynnika rolniczego i Giełdy Mięsnej zapewni należyty dopływ żywca, zbliży producenta i hodowcę, oraz podniesie rzeźnictwo i masarstwo przez racjonalne kredyty.

Co do aprowizacji bezpośredniej, to akcja Miasta zmierzać będzie w kierunku uproszczenia administracji i ujednostajnienia działalności tych przedsiębiorstw miejskich, które wystarczają Miastu i jego ludności produktów żywnościowych i artykułów pierwszej potrzeby, oraz podniesienia poziomu technicznego tych przedsiębiorstw.

Zwracając uwagę na niezdrowe stosunki mieszkaniowe podkreślić należy, że wysokie komorne było od szeregu lat przyczyną wzmagającej się bezdomności i rosnącej fali eksmitowanych rodzin, któremi siłą rzeczy musiała się zajmować Opieka Społeczna, umieszczając je w barakach dla bezdomnych. Niestety, warunki, w jakich znajdowali się dotychczas mieszkańcy baraków, były wprost horendalne, nieodpowiadające najprymitywniejszym wyobrażeniom o kulturze i higjenie.

Na rozkaz Prezydenta, który osobiście zwiedził baraki i naocznie przekonał się o okropnem położeniu bezdomnych, przedsięwzięto gruntowną restaurację baraków, przeprowadzając także racjonalną segregację mieszkańców, którzy rekrutują się z rozmaitych sfer społeczeństwa.

Nawiązując do akcji Opieki Społecznej podkreślić należy, że rozwija się ona obecnie wzorem podobnych instytucji zagranicznych w tym kierunku, aby zamiast umieszczania w przytułkach jednostek czy rodzin potrzebujących opieki, nieść im pomoc w formie zasiłków pieniężnych, czyli t. zw. opieki otwartej.

Dla przykładu przytoczmy jeszcze inny, jeszcze drobniejszy odcinek działalności. P. Prezydent Kościałkowski zaraz na wstępie swego urzędowania dokonał inspekcji biur miejskich i zainteresował się żywo tem, jak urzędnicy miejscy odnoszą się do obywatela, który przychodzi załatwiać swe sprawy w biurach miejskich. Wynikiem inspekcji był okólnik, zalecający jaknajwiększą uprzejmość w stosunku do klijentów i szybkość załatwiania spraw. Epizod niewątpliwie drobny, ale bardzo dobrze charakteryzujący, jak Zarząd Miejski pojmuje swe obowiązki wobec obywateli miasta.

Podaliśmy powyżej parę fragmentów z ogromnego całokształtu gospodarki komunalnej Stolicy. Świadczą one, że z nowymi ludźmi wkroczyła na Ratusz Warszawski nowa inicjatywa, nowa energja.

Białystok

BIAŁYSTOK, punkt środkowy na terenie województwa białostockiego, jest zarazem siedzibą Województwa. Miasto o prawie 100.000 ludności posuwa się ostatnio swym rozwojem stale naprzód dzięki nadzwyczajnej dbałości obecnego Komisarza Rządowego, p. Seweryna Nowakowskiego, który w tę pracę rozwojową włożył cały zasób fachowej wiedzy, energji i zamiłowania.

Dzięki jego to właśnie wysiłkom budżet miasta po dwuletniej mądrze pomyślanej i ostrożnej gospodarce udało się nietylko doprowadzić do równowagi, ale nawet pewnej nadwyżki. Najdokładniej ilustrują to cyfry za rok 1933, gdzie w budżecie zwyczajnym po stronie wydatków jest suma 2.175.908 zł. 21 gr., zaś po stronie wpływów kwota 2.340.778 zł. 47 gr.

Cyfry te świadczą, co może zdziałać dobra, oszczędna i przemyślana gospodarka miejska nawet w okresie obecnego kryzysu, który dotknął swymi mackami również i Białystok. ograniczając jego dawniejszą zdolność eksportową w zakresie wyrobów włókienniczych.

Jedyną z najpoważniejszych realizowanych obecnie planowych inwestycji miejskich jest budowa kanalizacji miejskiej kosztem 500.000 złotych, uzyskanych z Funduszu Pracy. Wykonanie tych robót stawia Białystok wśród miast o europejskim wyglądzie. Roboty te zatrudniają znaczną ilość robotników, przyczyniając się skutecznie do ograniczenia bezrobocia na terenie miasta.

Na uwagę zasługuje również sprawa budującego się obecnie Domu Ludowego im. Marszałka Piłsudskiego na terenach obecnego parku miejskiego. Dom ten mieścić będzie w sobie dużą salę teatralną, obliczoną na 1.000 miejsc. Sala ta będzie gotowa jeszcze w roku bieżącym. Ponadto w Domu Ludowym mieścić się będą siedziby szeregu organizacji społecznych.

Poczynania Zarządu Miejskiego w kierunku nadania miastu estetycznego wyglądu przez zapoczątkowanie szeregu inwestycji w dziedzinie zakładania parków, spotkały się z żywą wdzięcznością mieszkańców miasta, spragnionych widoku w śródmieściu parków i zieleńców.

Poza wybudowanymi już w roku ubiegłym pełnymi zieleni i kwiatów, bulwarami, będącymi miłem miejscem wypoczynku białostoczan, miasto buduje w samem śródmieściu nowy park o powierzchni 8 hektarów na terenie dawnego parku pałacowego. Park posiadać będzie kwietniki, sadzawki i pięknie urządzone rosarjum i łączyć będzie śródmieście z lasem Zwierzynieckim.

Przemysł białostocki za rok ubiegły okazuje lekką poprawę, co zwłaszcza daje się odczuć w dziedzinie eksportowej przemysłu włókienniczego. Wydatnym tego wyrazem były pierwsze próby nawiązania kontaktu w kierunku zbytu do Rosji Sowieckiej. W roku ubiegłym wyprodukowano $4^1/_2$ miljona kg. tkanin wartości 16 miljonów złotych.

Przemysł garbarski kryzysu nie odczuwa zupełnie, pracując okrągły rok i zaspakajając wyłącznie rynek krajowy.

Przemysł drzewny zatrudnia w Białymstoku około 1.300 robotników. Produkcja w 80% przeznaczona jest na eksport.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union", S. A.



JAKO jeden z ostatnich poważnych etapów w rozbudowie przemysłowej Gdyni jest powstanie wielkiego zakładu olejarskiego pod firmą: „Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego UNION S. A.". Zakłady te mają charakter wybitnie portowego



R. Kukula
Dyrektor „Union"
S. A. Gdynia



S. Jakubowicz
Prokurent „Union"
S. A. Gdynia

przedsiębiorstwa. Zorganizowanie tego przedsiębiorstwa jest świadectwem zdrowej myśli gospodarczej, zmierzającej do stworzenia na terenie R. P. własnego ośrodka produkcji tłuszczów i olejów roślinnych, stanowiących podstawowy surowiec dla poważnie rozbudowanego i reprezentowanego przez liczne fabryki przemysłu przetwórczo-tłuszczowego.

Widzimy zresztą dążenia innych krajów europejskich i zamorskich do stworzenia własnych ośrodków produkcji surowca tłuszczowego w dogodnych punktach komunikacji wodnej.

Wszystkie kraje, posiadające dostęp do morza, organizują placówki przemysłu olejarskiego w portach wzgl. przy ujściach wielkich rzek. Powstanie zakładu olejarskiego w Gdyni jest w ostatnich latach niewątpliwie jedną z najpoważniejszych zdobyczy gospodarczych Polski. Jeżeli wziąć jeszcze pod uwagę, że zakład ten zorganizowany jest zarówno technicznie jak i handlowo na bardzo wysokim poziomie, to pożytek jego w odniesieniu do potrzeb gospodarczych kraju, specjalnie się uwydatnia.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego UNION S. A. posiadają kapitał zakładowy zł. 7.000.000. W roku 1931 i 1932 dokonano bardzo poważnych inwestycji na ogólną sumę około zł. 8.300.000.

Przedsiębiorstwo nawiązało bezpośredni kontakt z krajami egzotycznemi i zamorskiemi, skąd importuje surowiec, jak również i krajami bałtyckiemi, Belgją i Holandją, dokąd eksportuje makuchy. Rozgałęzione stosunki handlowe w dużym stopniu przyczyniły się do nawiązania bezpośredniej nawigacji portów zamorskich i egzotycznych z Gdynią.

Tonaż uzyskiwany przez port w Gdyni za pośrednictwem Zakładów Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego UNION S. A. wynosi rocznie około 70 000 ton wartościowych produktów, kwalifikowanych do grupy ładunków drobnicowych.

Zdolność przetwórcza tego przedsiębiorstwa może już w nadmiarze pokrywać całe zapotrzebowanie wewnętrznego rynku, wobec czego przywóz tłuszczów i olejów roślinnych, który w uprzednich latach wynosił od 24 do 28.000 ton, został całkowicie wyeliminowany i zastąpiony krajową produkcją.

Bilans obrotu surowcami i półproduktami tłuszczów roślinnych wykazuje za ostatnie 4 lata spadek nadwyżki przywozu nad wywozem z 79.000.000 zł., placówka ta więc w bardzo wydatny sposób przyczyniła się do uzdrowienia bilansu handlowego na tym odcinku.



Komunalna Kasa Oszczędności m. Gdyni

KOMUNALNA Kasa Oszczędności rozpoczęła swą działalność z dniem 1 maja 1926 roku jako „Miejska Kasa Oszczędności“ w Gdyni na mocy statutu zatwierdzonego reskryptem Wojewody Pomorskiego z dnia 15 czerwca 1926 roku. Na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dnia 13 kwietnia 1927 r. oraz rozporządzenia Ministrów Spraw Wewnętrznych i Skarbu z dnia 26 marca 1928 r. została nazwana „Miejska Kasa Oszczędności“ miasta Gdyni na mocy nowego statutu zatwierdzonego przez Wojewodę Pomorskiego dnia 29 grudnia 1928 r. zmieniona na firmę „Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Gdyni w Gdyni“. Organizacja Kasy została wówczas powierzona przez Magistrat p. Franciszkowi Linkemu — obecnemu Dyrektorowi i zastępcy Naczelnika Zarządu Kasy.

Miejska Kasa Oszczędności była pierwszą placówką, powstałą na terenie nowobudującego się portu w Gdyni i rozwój swój w pierwszej linji zawdzięcza gdyńskiemu społeczeństwu, które darzyło ją całkowitem zaufaniem, co wyraziło się w lokowaniu pieniędzy w Kasie, która wówczas żadnego kapitału nie posiadała.

Poważne i rosnące w szybkim tempie obroty dowodzą jak tego rodzaju Instytucja była potrzebną na terenie Miasta Gdyni. Ogólne obroty ze 6.800.000 złotych w roku 1926, wzrosły w roku 1933 do sumy 218.000.000 złotych. Za pierwsze półrocze 1934 r. wynoszą one 115.000.000 złotych.

Posiadane przez Kasę kapitały wykazały najwyższą w Polsce szybkość obrotu ze względu na intensywne tempo rozwoju budującego się miasta i portu. Przy sumie bilansowej wynoszącej pod koniec 1933 roku złotych 9.700.000 obroty przekraczające w roku 1933 218 miljonów złotych, są 22-krotnie wyższe.

Kasa w miarę możności dążyła do zaspokojenia potrzeb kredytowych przeważnie, na cele gospodarcze, a później w miarę wzrastania środków obrotowych do udzielania krótkoterminowych kredytów kupcom, przemysłowcom i rzemieślnikom, oraz do popierania budownictwa na terenie Miasta, Główna jednak uwaga i wysiłek Zarządu były zwrócone na popularyzację idei oszczędności. Wkłady oszczędnościowe i lokaty wynoszące w roku 1926 sumę 65.384,81 zł., obecnie przekraczają kwotę 3.800.000 złotych.

Niezależnie od propagowania oszczędności w prasie oraz za pomocą reklamy świetlnej i sprawozdań o działalności naszej Instytucji, zwrócono szczególnie baczną uwagę na młodzież szkolną, propagując wśród niej system drobnych wkładów oszczędnościowych. W tym celu otaczano specjalną opieką organizacje szkolnych kas oszczędności. Stan tych oszczędności wynosił w dniu 31.XII.1930 r. na 456 kontach 7.711,66 zł., obecnie wynosi na 1.123 kontach kwotę 17.526,40 zł.

Główny dział operacyj finansowych Kasy stanowiło dyskonto weksli. W roku 1933 zdyskontowano 12.940 sztuk weksli na kwotę 25.168.830,57 zł. Za pierwsze półrocze 1934 r. zdyskontowano 6.898 sztuk na sumę 12.341.493,43 złotych.

Poważny dział stanowiły również pożyczki terminowe i hipoteczne. W ciągu 1933 roku pożyczek takich Kasa udzieliła 578 na sumę 1.414.000 zł. Pożyczki te były przeznaczone na wykończenie rozpoczętych budowli oraz na uruchomienie małych warsztatów rzemieślniczych.

Dla dogodności publiczności wyjeżdżającej i przyjeżdżającej koleją lub okrętem — Kasa posiada 3 Kantory Wymiany walut obcych i dewiz, jeden na dworcu kolejowym, drugi przy ul. Portowej, trzeci zaś na dworcu morskim, które obsługują obce statki, emigrantów i reemigrantów.

Kapitał zakładowy powstał z końcem 1929 roku i wynosi 250.000 zł. Fundusz zasobowy powstał z końcem 1926 roku z nadwyżek operacyj w tym okresie w wysokości 7.965 zł. i stopniowo wzrósł do wysokości 350.000 zł.

Prowadząc w ten sposób — z jednej strony propagandę idei oszczędności — udzielając z drugiej strony pomocy kredytowej przemysłowi, budownictwu, kupiectwu, rzemiosłu i rolnictwu — Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Gdyni stała się poważnym czynnikiem finansowo-gospodarczym na terenie budującego się portowego Miasta Gdyni, odgrywając niemałą rolę zarówno wśród społeczeństwa młodego Miasta Gdyni, jak i dla jego Zarządu Administracyjnego.

S. A. R. Barcikowski w Poznaniu

SPÓŁKA Akcyjna R. Barcikowski w Poznaniu, istniejąca od roku 1869, oparta w 100% na kapitale polskim jest największą hurtownią apteczną i drogeryjną w zachodnich województwach Polski. Obecnie firma ta, pragnąc się uniezależnić od zagranicy, otworzyła nowy oddział a mianowicie:

ODDZIAŁ HANDLU ZAMORSKIEGO
W PORCIE GDYŃSKIM.

Powstały więc pierwsze tego rodzaju w Polsce zakłady krajania i przeróbki wszelkich roślin leczniczych egzotycznych.

Najważniejszym artykułem przerabianym w tych zakładach jest kora panama, która ma bardzo wielkie zastosowanie jako tak zwane wiórki mydlane.

Przed powstaniem tej placówki, wszelkie tego rodzaju rośliny sprowadzane były z zagranicy już w stanie rozdrobnionym. Obecnie dzięki nowopowstałej placówce Firmy R. Barcikowski, sprowadza się wszystkie te rośliny tylko w stanie surowym, a następnie rozdrabnia się na miejscu w Gdyni.

W najbliższym czasie przystępuje firma R. Barcikowski do wybudowania własnego magazynu przy zbiegu ul. Celnej i Rotterdamskiej, w którym także i inne działy, po za przeróbką ziół egzotycznych, będą umieszczane, a mianowicie: przeróbka surowej siarki, różne gatunki żywicy, gumy i t. d. Poza importem roślin egzotycznych organizuje Firma R. Barcikowski eksport ziół leczniczych hodowanych w Polsce do różnych krajów zamorskich. Ze względu na bilans handlowy eksport ziół leczniczych jest bardzo pożądany i niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia tonażu w cyfrach eksportu.

Firma R. Barcikowski jest pierwszą z branży apteczno - drogeryjnej, która osiedliła się na terenie Portu Gdyńskiego i ma bardzo dalekoidące plany rozwoju swej placówki. Nic więc dziwnego, iż zbudziła duże zainteresowanie miarodajnych czynników rządowych i sfer gospodarczych, które niewątpliwie nie będą szczędzić swego poparcia.

Dom Bankowy Dr. Józef Kugel i S-ka

DOM BANKOWY Dr. Józef Kugel i S-ka. Spółka Komandytowa w Gdyni, powstał w styczniu r. b. prz współudziale komandytowym The British and Polish Trade Bank A. G. w Gdańsku, afiljacji Banku Gospodarstwa Krajowego. Osobiście odpowiedzialnym współudziałowcem jest p. Dr. Józef Kugel, były wicedyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie, a ostatnio dyrektor finansowy Zjednoczonych Zakładów Włókienniczych Scheiblera & Grohmana S. A. w Łodzi. Bank w stosunkowo krótkim czasie zdołał rozwinąć intensywną działalność, a dzięki posiadanym rozgałęzionym stosunkom w kraju i zagranicą, oraz fachowemu kierownictwu, stał się nader pożytecznym instrumentem w życiu gospodarczo - finansowem Gdyni. Bank przeprowadza prawie że wyłącznie tranzakcje, oparte na wymianie towarów, przy specjalnem uwzględnieniu eksportu i racjonalnego importu i w tej dziedzinie osiągnął zadawalające rezultaty.

THE BANKING House Dr. Józef Kugel i S-ka. Spółka Komandytowa, Gdynia was established in January 1934 in partnership for limited liability with The British and Polish Trade Bank A. G. of Danzig, an affiliation of The Bank Gospodarstwa Krajowego. The partner with personal responsibility is Dr. Józef Kugel, the former vice-director of The Bank Gospodarstwa Krajowego of Warsaw, and the late financial director of the United Industrial Works K. Scheibler & L. Grohman Ltd. Łódź. In a comparatively short time the Bank developed a lively activity and, thanks to its extensive connections in the country and abroad and owing to an experienced management it grew to be an extraordinary asset to the economic and financial life of Gdynia. The Bank is effecting transactions based upon the exchange of goods, especially with regard to the export and import and thus has succeeded in showing very satisfactory results.

Zakład oczyszczania miasta Warszawy

Z DNIEM 1 kwietnia 1927 r. przekształcono dawniejszy „Tabor miejski“ na autonomiczne samowystarczalne przedsiębiorstwo pod nazwą „Zakład Oczyszczania Miasta“.

Organizacyjnie Zakład Oczyszczania Miasta składa się z 4-ch działów: działu taboru przewozowego, działu oczyszczania miasta, Zakładu Utylizacyjnego i taboru asenizacyjnego oraz działu eksploatacji i rozbudowy publicznych szaletów miejskich. Dział taboru przewozowego posługuje się trakcją samochodową jak i konną. Tabor konny, liczący do niedawna 300 koni wskutek stopniowego przejścia na ekonomiczniej kalkulującą się trakcję mechaniczną uległ znacznej redukcji i liczy obecnie 110 koni. Tabor samochodowy liczy obecnie 90 wozów w tem 45 auto-maszyn specjalnej konstrukcji do zamiatania, mycia i polewania jezdni ulicznych oraz do odwożenia zmiotków ulicznych. Tabor samochodowy mieści się w spejcalnie wybudowanym w roku 1927 przy ul. Madalińskiego w Mokotowie garażu o konstrukcji żelbetowej. Gmach garażu pod względem architektonicznym jak i nowoczesnych urządzeń wewnętrznych można zaliczyć do jednych z piękniejszych budynków tego rodzaju.

Działem przedsiębiorstwa jest Zakład Utylizacyjny, do którego zadań należy uprzątanie wszelkiego rodzaju padliny i właściwa jej utylizacja oraz chwytanie, wałęsających się po ulicach miasta psów.

Głównym produktem Zakładu Utylizacyjnego jest tłuszcz zwierzęcy i mączka mięsokostna, która jest używana na pokarm dla trzody chlewnej, drobiu, ryb i tłuszcz zwierzęcy dla celów technicznych.

Stworzenie tak poważnego aparatu jakim jest Z. O. M. świadczy o tem, że władze miejskie w tej dziedzinie stanęły na wysokości zadania.

Kieruje zakładem wybitny fachowiec dyr. Biłowicki Stanisław przy pomocy zastępcy wicedyr- Sławińskiego Czesława.

Oleje i smary „Stanob”

to tryumf pracy
i techniki polskiej



Rafinerja Libusza

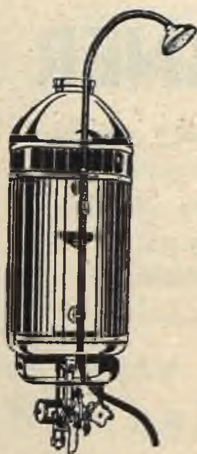
Standard - Nobel
w Polsce S. A.





Wyłączna Sprzedaż
„KONCERN MASZYNOWY”
Warszawa, ul. Marszałka Focha Nr. 12
Kraków, Rynek Główny Nr. 25

Gazownia Miejska
m. st. Warszawy



W celu umożliwienia jak największej ilości Odbiorców gazu korzystania z dogodnej i taniej kąpieli, wprowadza do Ich użytku n a j n o w s z y typ **oszczędnościowego pieca kąpielowego**

„ERA“

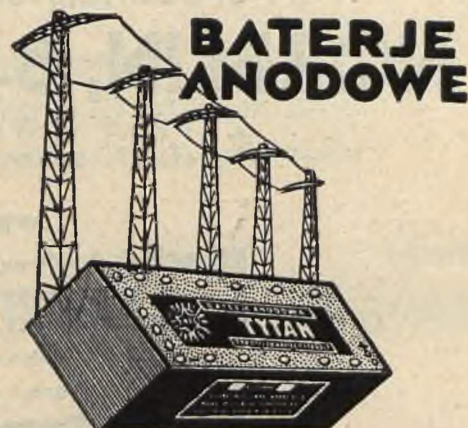
dokonywując sprzedaży i instalowania tych pieców na bardzo przystępnych i dogodnych warunkach — życzącym na raty. Budowa pieca bardzo trwała i solidna

Konstrukcja wężownicowa
Najwyższa sprawność
Estetyczny wygląd

CENA PIECA „ERA” **zł. 250.—**

Informacje, porady i kosztorysy — bezpłatnie

WYDZIAŁ SPRZEDAŻY:
Sklep Główny, Kredytowa 3, tel. 600-01
WYDZIAŁ INSTALACJI:
Kredytowa 3, tel. 625-20



TYTAN

odznaczają się niedoścignioną pojemnością i trwałością

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło — Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele i w tekście 50% drożej.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98.